

Uzina de Dietrich, de lângă Strasbourg, îi oferă un angajament de șef constructor, contract pe care îl semnează însă tatăl, Ettore fiind... minor. La această uzină, Bugatti are posibilitatea să realizeze trei tipuri de automobile, absolut originale, pe care le brevetează în Germania.

În 1909, când îi expiră contractul cu Dietrich, este angajat de cunoscuta firmă Deutz, tot în calitate de proiectant-șef. În orele libere, se apucă să construiască, cu propriile sale mâini, în pivnița locuinței, primul «pur sînge» de curse, la care visa de mult: o mașină de numai 300 kg greutate, cu motor de 1100 cmc., cu axa cu came în cap. Vehiculul atinge ușor 100 km/oră. La terminarea montajului, își dă seama că nu poate scoate mașina pe ușa pivniței și este obligat s-o demonteze pentru a o aduce la lumină. Cu ocazia unui miting de aviație, renumitul pilot francez Bleriot remarcă micul automobil construit de Bugatti și îi comandă un exemplar.

Conștient de posibilitățile sale, Ettore se hotărăște ca, împreună cu fidelul său mecanic Friderich, să închirieze o fostă întreprindere de vopsele, situată în satul Molsheim din Alsacia. Acolo se va naște cea mai pitorească fabrică de automobile cunoscută vreodată, pe a cărei firmă, într-un oval roșu, strălucea numele lui Bugatti.

Erau deosebit de interesante atmosfera și stilul de lucru din acea fabrică. Cei 700 de lucrători, recrutați de pe meleagurile Alsaciei, trăiau ca o adevărată familie, identificați în totalitate cu năzuințele lui Bugatti. Ceea ce impresiona îndeosebi era curățenia pedantă din ateliere; nicăieri nu se găsea nici cea mai mică pată de ulei: clanțele, broaștele și balamalele ușilor, de fabricație proprie, străluceau orbitor. Lucrătorii considerau atelierele ca niște veritabile săli de operație, în care ciocanul era interzis; o piesă, ziceau ei, trebuie să se imbine cu alta ușor, fără brutalitatea loviturii. Mașinile-unelte, majoritatea concepute de Bugatti, erau un exemplu strălucit de funcționare ireproșabilă și întreținere îngrijită.

Pe aleile betonate se putea ajunge la diversele secții ale întreprinderii: turnătoria de fontă și aluminiu, atelierul de sasiuri, atelierul de motoare etc. Toate acestea erau așezate într-un parc de 20 ha, plin de arbori și plante rare, cu pajiști întinse.

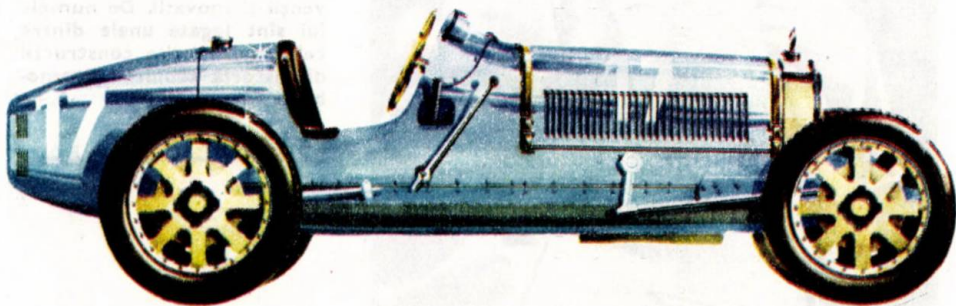
Bugatti își executa singur schițele viitoarelor mașini, considerînd desenul absolut indispensabil în procesul de creație din uzina sa. Avea o imaginație și o intuiție mecanică, rar întâlnite. Era suficient să cîntărească în mînă o piesă nouă ca să simtă imediat dacă dimensiunile, aliajul, greutatea, rezistența sînt corespunzătoare. El nu permitea ca cineva să atingă piesele de oțel lustruite; asemenea piese, spunea Bugatti, trebuie manipulate numai cu mînuși.

Bugatti avea un întins evantai de preocupări: el construia mașini de turism, de sport, de curse, dar și motoare de avion, automotoare pentru căile ferate, ambarcații de concurs. El este, de asemenea, autorul unui ghidon elastic de bicicletă, al unui atelaj pentru plimbat mai mulți cliini deodată, al unei freze chirurgicale pentru trepanații etc. Evident, fecunda lui imaginație, concretizată în 941 de invenții și inovații brevetate, și-o îndrepta cu precădere către automobile. În 1918 a brevetat frîna hidraulică, pe care a prezentat-o, montată pe automobilele sale, la Salonul de la Paris din 1920. Mai tîrziu, brevetul său a fost utilizat și de Lockheed.

Fără îndoială, cel mai faimos model de automobil construit de Bugatti este tipul 35, pe care l-a fabricat în mai multe variante: de 1,5 l., de 2 l., de 2,3 l. (cu și fără compresor). Silueta acestei mașini era de o superbă eleganță. Proporțiile caroseriei, cu radiatorul minuscul, în formă de potcoavă strînsă, l-au determinat pe cunoscutul specialist englez Laurence Pomeroy să declare că Bugatti-ul 35 a fost cea mai frumoasă și mai echilibrată mașină de curse.

Motorul era o adevărată bijuterie, construită din aluminiu lustruit. El avea opt cilindri în linie, era îngust «ca o lamă de cuțit» și dispunea de o axă cu came în cap, care acționa trei supape (două de admisie și una de evacuare). Încă de atunci, din 1924, cînd a scos acest model, Bugatti

Bugatti Tip «35» (1924—1930)



se gândise deci la o umplere cât mai completă, montînd la motorul său cele două supape de admisie.

Vilbrochenul, ca și biebele, se sprijinea pe rulmenți. Volantă nu exista, ambreiajul și contra-greutățile vilbrochenului preluînd sarcina acestora. Motorul se rotea fără riscuri cu 6000 t/m, asigurînd o viteză maximă de 180 km/oră, ceea ce, pentru anul 1924, reprezenta o adevărată performanță!

Automobilul avea o ținută de drum remarcabilă pentru epoca aceea, cu toate că ambele axe erau rigide (stil camion).

Gîndindu-se și la amatorii de sport cu mijloace modeste, Bugatti a realizat un model identic cu cel descris mai înainte, dar cu un motor mai puțin «împins», cu roți normale, de oțel (modelul 35 avea roți de duraluminu cu spițe late). Acestui tip i-a dat numele de «Imitation Télec» și l-a destinat începătorilor care doreau să se familiarizeze cu o mașină de curse, putînd-o utiliza, în același timp, și pentru plimbare.

Iată, de altfel, cîteva din variantele tipului 35, construite în perioada 1924—1930 și vitezele maxime ce le puteau obține.

Tipul	Cilindreea (cmc)	Nr. cil.	Compresor	Model, variantă	km/oră
35	2000	8	nu	Grand Prix	180
35—A	2000	8	nu	Imitation Télec	150
35—B	2300	8	da	Grand Prix	210
35—C	2000	8	da	Curse	210
35—T	2300	8	nu	Targa Florio	180
37	1500	4	nu	Curse	150
37—A	1500	4	da	Curse	170
39—B	1500	8	da	Curse	210



O fotografie din tinerețe a lui Ettore Bugatti. Acest bărbat cu privirea ușor melancolică, înzestrat cu geniu mecanic și cu imaginație fecundă, a dat la iveală sute de invenții și inovații. De numele lui sînt legate unele dintre cele mai reușite construcții din istoria tehnicii automobilistice.

Spre sfîrșitul anului 1927, bizarul constructor Bugatti începe să fabrice motoare cu cilindree mai mare, destinate unor mașini mai luxoase, dar tot cu tendință sportivă și cu viteze de vîrf impresionante. Pe Ettore îl măcina o invidie surdă împotriva lui Rolls-Royce, care se bucura de faima de a realiza «The best car of the world» (cea mai bună mașină din lume). Pentru a-și demonstra superioritatea asupra constructorului englez, Bugatti dă la iveală modelul 41—Royale, o adevărată uzină pe patru roți, cu un motor de 12.800 cmc, cu opt cilindri, capabil să furnizeze 300 CP. Acest automobil era garantat «ă vie» (pe toată viața), uzina luîndu-și angajamentul de a suporta toate reparațiile sau accidentele tehnice apărute pe perioada utilizării.

Din acest model s-au construit doar șapte exemplare, șase dintre ele «viețuind» și astăzi la unii colecționari sau în sălile unor muzee de specialitate. Fiecare avea alt tip de caroserie executată conform cererii cumpărătorului.

Modelul 41 — Royale era o adevărată sinteză de lux și perfecțiune tehnică, cîntărea 3000 kg și putea atinge 200 km/oră. Motorul urmărea cu fidelitate linia celui de 2000 cmc, dar din punct de vedere al calității și al anexelor nu avea rival. Acest motor a fost utilizat mai tîrziu pe automobilele construite de Bugatti pentru căile ferate franceze, automobile ce au deținut pînă în 1965 recordul mondial de viteză: 196 km/oră.

În anul în care a apărut modelul Royale, Bugatti a construit și un automobil pentru copii, o miniatură a tipului de curse «33», propulsat de un motor electric sau de un motor de 320 cmc cu patru cilindri, cu două axe cu came în cap și compresor. Aceste bizare oscilații de producție i-au determinat pe unii să spună că Bugatti a fost nu numai un geniu mecanic, dar și un maniac al mecanicii.

Este totuși curios faptul că, uneori, Ettore privea cu neîncredere sau cu dușmănie soluțiile tehnice moderne. De aceea, pînă în 1928, el nu a fost de acord cu utilizarea compresorului, iar atunci cînd s-a văzut obligat să-l adopte, a utilizat un tip cu presiuni foarte mici, în chip de simplă pompă. La fel de conservator a rămas și în ceea ce privește utilizarea a două axe cu came, a supapelor radiale și a camerei de ardere emisferice.

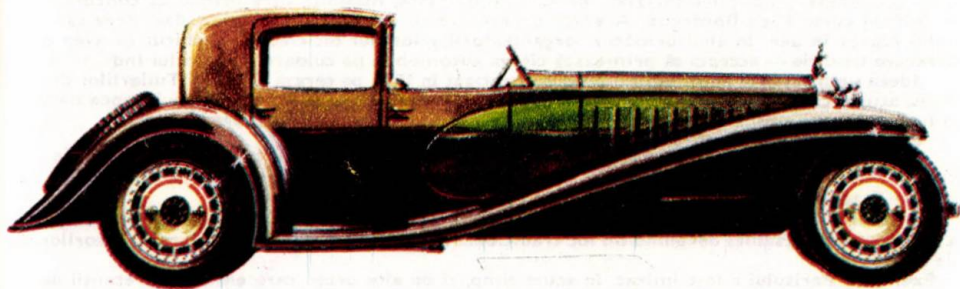
Vechile soluții au fost abandonate abia în anul 1930, cînd uzina de la Molsheim a încăput pe minile inginerului Jean Bugatti, fiul lui Ettore. Tînărul inginer a adus un suflu nou în uzină și, sub conducerea sa, a apărut celebrul model «57» de 3,3 l care, în versiunea de curse, a cîștigat de două ori întrecerea de la Le Mans, avîndu-l la volan pe Jean-Pierre Wimille.

Uzina de la Molsheim a fost distrusă în întregime în timpul celui de al doilea război mondial, iar Jean Bugatti a murit într-o probă de viteză. Cu inima sfîșiată de durere, bătrînul Ettore încearcă să-și refacă uzina, dar îi este foarte greu. Într-un suprem efort, el participă cu cinci mașini la Marele Premiu al Eliberării, din 1946, și cîștigă și această ultimă cursă. Era cursa de adio, pentru că la 21 august 1947 își dă sfîrșitul.

C. PANDELE

Desene de arh. Horia Constantinescu-Strihan

Bugatti Royale «coupé» Napoleon (1927—1933)





SALOANE

Sîntem obișnuiți astăzi să considerăm «saloanele» ca evenimente marcante din istoria dezvoltării automobilului. Spectacole multicolore, ocazii de prezentare a noutăților în tehnica construcției de motoare și a unor noi stiluri în desenarea caroseriilor, adevărate rampe de lansare a noilor tipuri de automobile, saloanele atrag an de an un public din ce în ce mai larg.

Începuturile au fost însă modeste. În iunie 1885, la cîțiva ani după apariția automobilului, erau prezentate publicului parizian, pe Champ de Mars, mașinile care urmau să concureze în celebra cursă Paris-Bordeaux. Această prezentare nu era desigur un salon, dar ideea salonului plutea în aer. În anul următor, organizatorii salonului bicicletei — vehicul ce avea o oarecare tradiție — acceptă să primească cîteva automobile pe culoarele Palatului Industriei.

Ideea unui salon al automobilului s-a concretizat în 1898, pe terasa Grădinii Tuileriilor din Paris, atunci cînd 232 de expozanți și-au prezentat produsele lor unui public care începea deja să fie fascinat de posibilitățile pe care le oferea acest nou mijloc de transport.

Salonul automobilului se născuse!

Cu începere din 1898, salonul automobilului de la Paris și-a deschis porțile aproape în fiecare an. Cele două războaie mondiale, precum și alte motive, l-au privat însă de unele ediții, cum ar fi acelea din 1900, 1909, 1911 și 1920.

În anul 1972, Salonul internațional al automobilului de la Paris a ajuns la cea de-a 59-a ediție a sa, Porte de Versailles devenind un loc tradițional de întîlnire a constructorilor și iubitorilor de automobile.

Exemplul Parisului a fost imitat, în scurt timp, și de alte orașe care emiteau pretenții de centre automobilistice, astfel încît astăzi saloanele automobilului se succed de-a lungul anului în diverse puncte ale globului, printre ele intercalîndu-se și tîrgurile internaționale care găzduiesc expoziții ale automobilului.

*

În Belgia, ultimele zile ale fiecărui an sînt agitate, întrucît apropiata deschidere a salonului de la Bruxelles, primul din seria fiecărui nou sezon, lasă prea puțin timp pentru a face bilanțul anului care a trecut. Salonul își are ca decor tradițional complexul de clădiri «Centenaire», cunoscut publicului larg de la expoziția mondială din 1958.



În acest complex, automobilul se instalează în luna ianuarie în palatele 4, 5 și 8 pe o suprafață de 57 000 mp. «Decorul» reclamă, la fiecare ocazie, 8 ha de covoare, 5 ha de țesături de decor, 1 500 mc de masă lemnoasă și peste 40 000 de plante ornamentale.

Interesul constructorilor de automobile pentru salonul de la Bruxelles crește de la o ediție la alta, atât din tendința de a prezenta cu prioritate noutățile anului, cât și din faptul că Belgia este țara în care o serie de firme își au propriile uzine de montaj: Moskvici, Volga, Ford, General Motors, Renault, Citroën, BMW, Volvo, Volkswagen și chiar Honda.

Odată închise porțile salonului de la Bruxelles, o nouă regrupare la scară mare a constructorilor de automobile se face, în luna martie, la Geneva. Timp de zece zile, acest oraș devine capitala automobilului. Aici se expun noi modele în premieră mondială, modele modificate, noi caroserii speciale, tipuri vechi de automobile, un larg spațiu acordându-se accesorilor, echipamentelor de garaj și pieselor detașate. Tendințele constructive și economice ale anului au început să se cristalizeze; numeroși ziariști comentează noutățile și caută să pătrundă în secretele economice ale marilor firme.

În luna mai, constructorii de automobile își dau întâlnire la New York. De dată ceva mai recentă, acest salon prezintă în special marile modele americane. În ultima vreme, el reflectă lupta dintre «compactele» americane, pe de o parte, și «europenele» și «japonezele» care s-au introdus sau vor să se introducă pe piața americană, pe de altă parte.

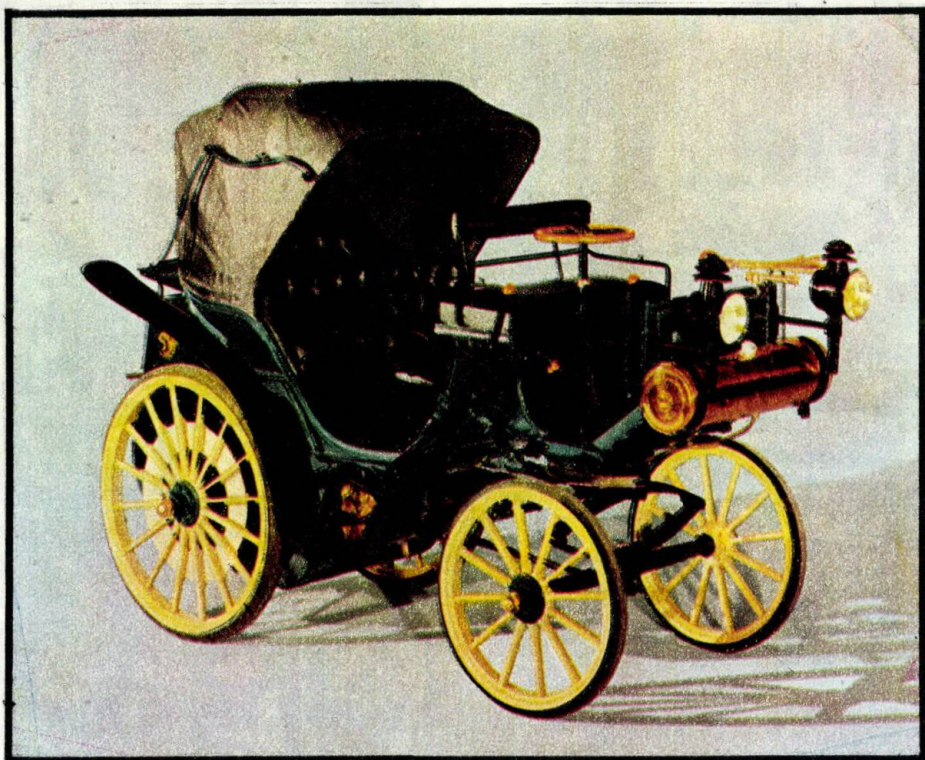
Paauza de aproape trei luni din timpul verii pregătește acumularea necesară deschiderii Salonului de la Paris. Ca toate marile saloane, și cel de la Porte de Versailles este un salon «complet» — de la autoturisme și pînă la accesoriiile cele mai mărunte.

De-abia închise porțile Salonului de la Paris, constructorii se grăbesc să traverseze Canalul Minecii, pentru a participa la deschiderea Salonului de la Earls Court din Londra, în care automobilul britanic se află la loc de frunte.

O dată cu anotimpul rece, centrul preocupărilor automobilistice se îndreaptă către sud, la Torino. Acolo, în leagănul automobilismului peninsular, în luna noiembrie, a fiecărui an, se organizează un salon internațional cu un puternic caracter de retrospectivă și de «stiling». La acest salon caroserii sînt în largul lor. Bertone, Pininfarina, Zagato, Vignale și alți realizatori ai «mașinilor de vis» expun caroserii de avangardă, care mai devreme sau mai tîrziu vor influența producția de mare serie. Torino, este, totodată, un salon al automobilului de performanțe ridicate și de serie mică, domeniu în care strălucesc firme ca Ferrari, Lamborghini, Maserati, De Tomaso ș.a.

Cortina saloanelor automobilului este trasă de cel din Tokio care, deși se bucură de o largă participare internațională, rămîne totuși un salon al automobilului din «țara soarelui răsare».

ing. Dinu GEORGESCU



VIZITÎND UN MARE

Muzeu Auto

De aproape trei decenii, o autentică pasiune a cuprins lumea: colecționarea de automobile vechi. Depășind aparența de modă, colecțiile s-au îmbogățit destul de repede, dînd naștere unor adevărate muzee menite să potolească într-un fel curiozitatea vizitatorilor de toate vîrstele pentru mașinile de odinioară.

Asemenea muzee există astăzi în Olanda, Franța, Anglia, Suedia, Austria, Cehoslovacia. De asemenea, interesante colecții de mașini vechi, de producție pro-

prie, au și unele firme de automobile ca Alfa-Romeo, Fiat, Citroën, Peugeot, Renault, Mercedes, Volkswagen, Opel, Rolls-Royce, Volvo, Skoda, Polski-Fiat și altele.

Unul dintre cele mai mari și mai cuprinzătoare muzee europene de automobile este «Musée de l'Automobile de Rochetaillée sur Saône» (Franța), găzduit într-un vechi castel medieval. Un parc imens, cu arbori stufoși, înconjoară romantic o clădire tăcută, în care sînt grupate, în ordine cronologică, mașini, mo-

toare, prototipuri, ce au făcut senzație la vremea lor.

Colecțiile de la Rochetaillée au început să prindă viață în anii premergători celui de al doilea război mondial. Vastele săli ale castelului și gazonul din jur au fost populate încet, cu răbdare, cu zeci, cu sute de mașini. Numeroși specialiști sau simpli entuziaști și-au consacrat eforturile, cel mai adesea benevol, spre a vedea în-cununată cu succes o operă de omagiu adus tehnicii automobilului. Totul a început de la colecționarul particular André de Neve, care a oferit Automobil Clubului Francez o colecție de mașini vechi pentru a o expune public. Acest gest a pus în mișcare nu numai ACF-ul, dar și pe membrii vechiului club «Teuf-Teuf», care au reușit să achiziționeze prin colecță publică castelul Rochetaillée și să-l transforme în muzeu.

Colecția inițială era, totuși, destul de redusă, cu multe lipsuri, mașinile nu arătau prea bine. Carosierii J.H. Labourdette și M.F. Toché au sosit la Rochetaillée și s-au apucat de lucru, redând strălucirea de odinioară a unor foste automobile, scoase de prin grajduri și din mormanele de fiare vechi.

Publicațiile de specialitate, ziarele de sport au intrat și ele în acțiune, atrăgând atenția cititorilor asupra muzeului și deschizând chiar o rubrică specială de schimburi de automobile vechi. În acest fel, au început să iasă la iveală mașini despre care mulți uitaseră. Istoricul Jacques Rousseau și expertul M. Lorei au luat urma acestor mașini, le-au negociat și le-au depus în cele din urmă în sălile castelului de la Rochetaillée.

Organizatorii s-au străduit să aranjeze toate aceste exponate nu numai riguros exact din punct de vedere istoric, dar și într-o manieră spirituală și educativă. Evident, «salonul de onoare» a fost rezervat unora din cele mai vechi vehicule cu motor. Pe parchetul galben, strălucitor, pot fi văzute trei dintre primele tricicle, căutate cu răbdare în întreaga lume și găsite, în sfârșit, unul într-un sătuc din Franța, altul sub mormanele de moloz ale unui fost conac olandez, iar al treilea într-o insulă din Antile.

Într-o sală a muzeului se găsește singurul triciclu rămas de la Leon Bollée. Este un vehicul construit în 1896, cu motor monocilindric, de 3 CP, plasat în spate, pe roată. Mașina are far din cristal, cu luminare, ca la brișcă, cu levier unic pentru schimbarea celor trei viteze, cu două scaune, față în față, pentru pilot și pasager.

Alături se află un Bédélia, mașină de curse, a cărui formă sugerează mai degrabă o albie de rufe, decît o «formula 1» de astăzi. Echipat cu un motor de doi cilindri, răcit cu aer, acest automobil alerga în 1897 cu aproape 100 km la oră!

Într-un mod subtil este prezentat un Rolls-Royce Silver Ghost din 1913. Strălucitoare și hieratică, cu capota de argint masiv și faruri din cristal, mașina este

înconjurată de candelabre și de o cască colonială, rostogolită sub roți. Ea ține companie unui Peugeot Bébé, tot din 1913, mic și caraghiș, cu aripile învolte, de fluture zglobiu.

Undeva, în curte, staționează un robust Opel Torpedo-sport, cu motor de 6 cilindri, fabricat prin 1932—1933. În imediata lui apropiere stau tăcute două admirabile limuzine: un Cord «cabriolet» din 1936, cu tracțiune pe față și caroserie aerodinamică și un Duesenberg din 1934, specimen unic în Europa, carosat la Paris de Franay.

În parc, pe malul riului, într-o poziție nostalgică, un Renault Grand Sport pare abia ieșit din uzină. Acest «monstru» cu capota motorului în chip de pupă de cuirasat, făcea furori pe bulevardul Champs Elysée în 1923.

Muzeul deține și alte rarități: un Gobron-Brillié, cu motor de doi cilindri, datînd din 1899, un Rochet Schneider, monocilindric etc., toate excepțional restaurate. Restauratorii au respectat cele mai subtile amănunte constructive. Fiecare piesă lipsă, cit de mică, a fost realizată nu numai la dimensiunile și formele exacte, ci și din materialul întrebuintat odinioară de constructor.

În muzeu pot fi întîlnite și cîteva mașini care n-au putut fi aduse la starea lor inițială, pentru că operațiunea ar fi costat sume exorbitante.

Prin valoarea exponatelor sale și prin calitatea desăvîrșită a restaurărilor, Muzeul de la Rochetaillée rămîne un exemplu de muncă și de pasiune în slujba reconstituirii prin piese reale, de mare valoare, a unor momente din istoria construcției de automobile. Acest muzeu este poate cel mai interesant, mai complet și mai ingenios organizat, din cîte există la ora actuală în Europa.

Gh. BRĂTESCU



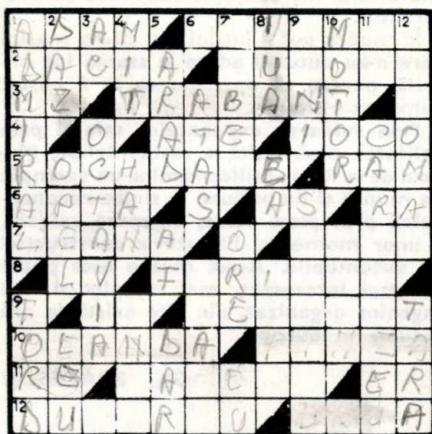
TUDOR MUȘATESCU

TRASOARE



- IUBEȘTE MAȘINA ALTUIA, CA PE A TA ÎNSUȚI!
- CÎND CONDUCI, NU VORBI, CITEȘTE! (DAR NUMAI INDICATOARELE DE CIRCULAȚIE RUTIERĂ)!
- NU ADORMI LA VOLAN, CĂ NU TE MAI DEȘTEPTI NICIODATĂ!
- ÎNȚII SĂ DUCI MAȘINA LA GARAJ ȘI — PE URMĂ — STICLA LA GURĂ!
- NU «ȚĂIA», CURBA ÎN PARCURS, CĂ POTI S-AJUNGI BUCĂȚI ACASĂ!
- CINE «TRIPLEAZĂ», ÎȘI DUBLEAZĂ MAȘINA!
- CÎND LA MAȘINA DIN FĂTĂ VEZI «SEMNUȚUL MIRĂRII», PUNEȚI «SEMNUȚUL ÎNTREBĂRII»!
- DIRECTIA MAȘINII TREBUIE SĂ-ȚI ARATE ÎNCOTRO TE DUCI, NU UNDE AI PUTEA SĂ AJUNGI!
- NU CĂLCA DUMNEATA HAINELE PIETONILOR, CĂ NU EȘTI MAȘINĂ DE CĂLCAT!
- CÎND VREI SĂ DEPĂȘEȘTI O MAȘINĂ ÎN VITEZĂ, PUNE MAI ÎNȚII FRÎNA LA AMBIIȚIE!
- VIRAJELE PE DOUĂ ROTI SE IAU NUMAI CU TROTINETA!

FIRME AUTOMOBILISTICE



ORIZONTAL: 1) «Citröen 3 C.V....6». — Firmă care realizează modelul Herald 1200. 2) Autoturismul produs la uzina de la Pitesti — Tip de cupeu de sport construit de Lotus. 3) Marcă de motocicletă — Autoturisme construite la Zwickau. 4) Fire — Localitate în Japonia. 5) Mică firmă engleză pentru automobile de sport — Ramură. 6) Capabilă — Titlu acordat frunzașilor volanului — Se află în Trabant! 7) Ileana și-a pierdut capul! — Manifestare cu caracter economic, la care

participă și firmele de automobile. 8) Leve! — Firmă italiană cu sediul la Maranello. 9) De la Fiat! — Firmă franceză fondată la sfîrșitul celuiilalt secol. 10) Țara care construiește autoturismele D.A.F. — Material textil. 11) Notă la Renault! — Drum dus și întors, parcurs cu regularitate — La ieșirea de la Rambler! 12) Fluvii cu rezonanță automobilistică — Traseu.

VERTICAL: 1) Model de autoturism produs de firma Opel din R.F.G. — Firmă producătoare de autoturisme în SUA, cu filiale în Anglia și R.F.G. 2) Fabrica de autoturisme de la Zaporjeț — Firmă vest-germană integrată astăzi grupului General Motors — Stăpinul junglei. 3) Grupul din stînga și din dreapta la Cadillac! — Unul din autoturismele firmei Skoda. 4) Primele la firma Mitsubishi! — Loc de popas pentru turiști — Un roman de Dui-liu Zamfirescu. 5) Orașul de pe Mureș — Alecu Florescu — Cadou. 6) Merg pe lîngă motocicletă — Nave naufragiate. 7) Model de autoturism realizat de firma Rambler din S.U.A. — Unități de timp — Pronume. 8) Unde (reg.) — La Sunbeam! — Făcut bucăți. 9) A pune în funcție o mașină — Conducător auto în perioada de probă! 10) Pune mașina în mișcare — Serile din urmă! 11) Vitamină — Autoturism cu două uși, cu capotă pliabilă și cu spații mari pentru bagaje. 12) Firmă din Hanovra care fabrică autocamioane — Stat.

Dictionar: IOCO, IUA, IRES

Nicolae CONSTANTINESCU



LET 12. HANOMAG-TARA
STAGIAR 10. MOTOR-IRES-U 11. PP-CABRI-
BEL-ORE-FA 8. IUA-EA-RUT 9. URNI-
S. ARAD-AP-DAR 6. T. ATAS-EPAVE 7. RE-
LEU 3. AC-OCTAVIA-N 4. MIT-HAN-ANNA
Vertical: 1. ADMIRAL-FORD 2. ZAZ-OPEL-
12. DUNAREA-RUTA
OT 10. OLANDA-PISLA 11. RE-NAVETA-ER-
NA-O-TING 8. LV-FERRARI 9. F-IA-PEUGE-
S. ROCHDALE-RAM 6. APTA-S-AS-BAT-LEA-
ROPA 3. MZ-TRABANT-N 4. I-O-ATE-IOCO
Horizontal: 1. AZAM-TRIUMPH 2. DACIA-EU-

DEZLEGAREA JOCULUI

DESPRE PILOȚII DE GRAND PRIX



Ziaristul englez Barrie Gill și-a făcut din publicistica de automobilism o profesiune, pe care o servește cu dragoste și devotament. El nu neagă faptul că, la început, i-a fost destul de greu să pătrundă în lumea așilor volanului. A avut însă noroc: și l-a apropiat pe marele campion Graham Hill și acesta a consimțit să-i fie sfetnic și îndrumător.

Cu câțva timp în urmă, Barrie Gill a publicat la Londra cartea intitulată «Cei mari ai formulei 1». În această lucrare, tradusă ulterior și în limba franceză în cunoscuta colecție «Marabout Service», autorul prezintă o suită de portrete ale piloților de Grand Prix, începând cu Jackie Ickx și terminând cu Jim Clark.

Sensul și esența acestei cărți de 200 de pagini sînt explicate într-o introducere ce poartă titlul «Puțini aleși», în care Barrie Gill precizează că dintre toți profesioniștii volanului, numai cei de care se ocupă în lucrare sînt cei mai exclusivi, singurii care pot scrie pe cărțile lor de vizită «pilot de Grand Prix».

Acești piloți de Mari Premii, în număr de 20—25, au în viața lor particulară și alte preocupări. Ei sînt mecanici, ingineri, șefi de întreprinderi, fermieri sau oameni de afaceri. Dar ce «afaceri» și ce «oameni»? Biroul, locul lor de muncă este o rachetă mortală — o cadă de baie plină de benzină, montată pe patru roți — așa cum a zis cîndva Bruce McLaren.

Ei se înghesuie ca niște acrobați printre rezervoarele de combustibil care-i înconjoară, așezîndu-se, într-o poziție semi-culcată lîngă un volan minuscul. Poziția le este dictată de legile aerodinamice, tot mai preponderente în construcția mașinilor de Grand Prix din zilele noastre. În față nu au decît un tablou de bord restrîns, cu cîteva aparate: turometru, cadrane pentru presiunea uleiului, pentru temperatura lichidului de răcire și a lubrifiantului.

Hainele de lucru ale acestor oameni sînt tot atît de neobișnuite ca și propria lor profesiune. Cercetarea științifică, impulsionată de unele tragedii, a îndepărtat din lumea curselor acel echipament care făcea farmecul vedetelor romantice de odinioară de pe timpul lui Nuvolari sau Varzi: eșarfa de mătase, înfășurată la gît, deasupra costumului de piele. Incendiile din ultimul deceniu au de-

terminat punerea la punct și adoptarea unor costume speciale construite împotriva focului. Pilotul modern îmbracă șosete, mănuși, un combinezon ușor, suplu, fabricat în așa fel încît să-l protejeze în caz de accidente.

Acești oameni — «puțini aleși», cum le zice Barrie Gill — nu prea au timp să șomeze. Ei sînt mereu pe drumuri, într-un zbor interminabil către pistele de concurs de la Madrid, de la Mexico-City, de la Silverstone sau Indianapolis. Un calcul aproximativ arată că Graham Hill a parcurs în avion, în 1967, peste 300 000 de kilometri și a condus automobilul în curse sau pe șosea pe o distanță de 22 000 de kilometri.

Campionatul mondial la care participă cei 20—25 de piloți din virful piramidei, debutează la începutul fiecărui an și se încheie după 10—12 sau 13 curse, disputate pînă în luna octombrie. Acestor întreceri li se adaugă cele de formula 2, cele din campionatul Tasmaniei, cele din seria numită Can-Am.

Există și timp liber? Nu prea, deoarece vedetele curselor trebuie să apară la televiziune, să acorde interviuri, să participe la recepții, la saloanele de automobile, să încerce noi tipuri de mașini, să deseneze caroserii etc. Uneori — destul de rar — pot fi văzuți în sînul familiei, odihnîndu-se.

Așii volanului trăiesc într-un vîrtej amețitor de mecanică și de premii fabuloase. Pentru aceasta, nu toată lumea îi simpatizează. Și totuși — spune în finalul introducerii sale Barrie Gill — asemenea oameni merită atenția și înțelegerea noastră, cel puțin pentru faptul esențial că au curajul să-și riște viața.

Autorul mărturisește că n-a dorit să facă din cartea sa o scriere melodramatică. Dar realitatea și evenimentele l-au obligat să nu ocolească accidentele tragice. Cinci dintre marii piloți despre care a început să scrie (Lorenzo Bandini, Bob Anderson, Jim Clark, Mike Spence, Lodovico Scarfiotti) au dispărut tragic, pînă cînd lucrarea a fost gata și a ajuns la tipar. De atunci au mai trecut cîteva ani și, iată, moartea i-a ajuns din urmă pe alții: Jo Schlesser, Bruce McLaren, John Rindt, Jo Siffert, Ignacio Giunti.

Are dreptate Barrie Gill. Este foarte greu să nu devii dramatic, atunci cînd încerci să scrii despre astfel de oameni...



Veneția — Piața San Marco

VENEȚIA FLORENȚA ROMA

Italia, cunoscută prin vestitele sale zone și locuri turistice, completate cu monumentele rămase din perioada de glorie romană, constituie o atracție pentru zeci de milioane de turiști anual.

Ridicat la rangul de activitate națională, de pe urma căreia se obțin venituri foarte mari, turismul italian dispune de o organizare și servicii bine puse la punct. În slujba turismului se află sistemul hotelier și al ghizilor, muzeele și monumentele, comerțul și circulația, administrațiile orașelor și ale municipiilor, ca și biserica ce nu rămâne mai prejos. O notă aparte se cuvine pentru asistența tehnică rutieră, împlințită pe toate șoselele și în special pe autostrăzi.

Turiștii, care cumpără la frontieră unele servicii în bloc, beneficiază — din motive lesne de înțeles — de-o serie de avantaje: bonuri de benzină, pentru anumite distanțe, la prețuri mai mici, tarife reduse la parcare, camping, moteluri, asistență turistică și juridică gratuită etc. Și ca o replică la aceste facilități, circulația pe autostrăzi se face contra plată, în funcție de capacitatea cilindrică a mașinii și de distanța parcursă.

După ce am străbătut Iugoslavia pe autostrada Belgrad—Zagreb și apoi pe șoseaua E 96 pînă la Rijeka, ajungem la Ferneti, punctul de intrare în Italia. Formalitățile de vamă nu durează mult; vameșii trebuie să facă față unui flux continuu de automobile ce se perindă prin acest punct.

Trecînd prin Trieste, unde o escală de 2—3 ore s-a dovedit suficientă pentru a admira frumusețile acestui oraș situat pe țărmul estic al golfului Trieste, ne îndreptăm spre Veneția, orașul gondolelor, al visurilor poetice și al nostalgiilor.

Intrarea în Veneția se face pe Ponte della Libertà, lung de 4 km, construit în paralel cu podul de cale ferată, peste laguna care separă orașul de continent. Automobilele nu pot să meargă mai departe de Piazzale Roma, de la marginea orașului, sau de parkingul situat în partea de vest a pieței.

O dată liberat de grija conducerii automobilului, privești orașul, construit pe 118 insule și străbătut de 177 canale, unite de cca 400 poduri, începe să ni se înfățișeze în toată splendoarea. Îmbarcați pe un vaporet, care face cursa pe Canal Grande, lung de 3 800 m, drumul nostru se îndreaptă spre monumentele Veneției: Palazzo Vendramin Calergi, unde în 1883 a murit Richard Wagner, Palatul Pesaro, cel mai frumos din Veneția, construit în stil baroc, lăcașul Galeriei de Artă

modernă și orientală. În continuare vaporeșul face bucla spre dreapta, iar în fața ochilor ne apare vestitul Ponte di Rialto, ca un arc de triumf, dintr-o singură arcadă, cu o deschidere de 47 m, construit între 1588—1592. Impunătoare este și Galleria d'Academia care adăpostește cea mai completă și mai frumoasă colecție a picturilor venețiene din secolele XIV—XVIII.

Drumul prin Canale di San Marco ne duce la vestita Piață San Marco, vizitată de toți turiștii care ajung în Veneția. La intrarea în Piața San Marco, se află, pe o coloană, statuia leului înaripat, simbolul puterii venețiene; iar în dreapta se ridică maestos Palatul Dogilor, construit în secolul al XII-lea, locul de unde conducătorii Republicii Venețiene își dirijau puterea peste mări. Fațada sa se sprijină pe 36 stâlpi de piatră, uniți în partea superioară prin frumoase ogive.

Intrarea în palat se face dintr-o curte interioară, pe o scară monumentală de piatră. Se pătrunde în apartamentele dogilor, frumos ornamentate în lemn sculptat și cu picturi murale. În continuare se înșiruie sălile palatului, destinate ceremoniilor, recepțiilor, tribunalului, bibliotecii etc. Cea mai mare dintre ele este sala Marelui Consiliu (25/53 m), pictată în întregime.

Seara, orașul oferă un alt aspect: este acea poezie misterioasă peste care parcă planează viața tumultuoasă a trecutului Veneției, dar care se spulberă totuși când gondolele cu felinarele ca niște licurici, alunecă discret și lin pe canale, plimbând două inimi îndrăgostite, pulsind în sentimentele prezentului, sau — dacă cei doi călători au timpurile albe — cu gândul la iubiturile din tinerețe, însă și unii și alții îmbătați de farmecul orașului luminat și vesel.

Și dacă în toată această atmosferă de seară, plină de mister și de culorile lampadarelor atârânde, turistul are șansa să întâlnească un grup de gondole în mijlocul cărora se află o gondolă mai mare, cu multe lumini colorate și o orchestră de chitare și mandoline, iar un tenor să cînte, cu forță și cu inima deschisă, cântonete și napolitane, atunci Veneția l-a cucerit complet.

Părăsind frumoasa Veneție, intrăm pe autostradă pînă la Padova, după care alegem șoseaua E 7 spre Florența, capitala Toscanei, leagănul Renașterii italiene și locul unde și-a făcut ucenicia Michelangelo.

Cel care dorește să descopere, să cunoască și să admire toate monumentele și comorile de artă ale Florenței, trebuie să-și rezerve cel puțin 3—4 zile.

În Florența întâlnești la tot pasul opere ieșite din penelul sau dalta lui Michelangelo. La Galeria Academiei se află un mare număr de statui ale acestui artist, printre care cea a Sf. Matei, destinată Domului din Florența, Pieta Palestrina, celebra statuie a lui David, tinărul cu praștia pe umăr: le privim și nu știm ce să admirăm mai întâi: liniștea aparentă, anatomia perfectă sau forța stăpînită.

Palatul Pitti adăpostește una din cele mai frumoase și mai prețioase galerii de artă; însuși palatul, cu picturile murale de pe pereți și de pe plafoane, constituie un tezaur inestimabil. Se află aici opere de artă modernă (secolele XIX și XX) în circa 30 de săli. Operele de artă sînt expuse în sălile Jupiter, Saturn, Apollo, Marte, Venus, Ulysse etc., care au plafoanele și pereții pictați cu tablouri ale marilor maeștri.

În centrul orașului se află Palatul Medici-Riccardi, construit în 1444 de Michelozzo, în pur stil al Renașterii florentine. Castelul a fost al familiei domnitoare de Medicis, cumpărat și transformat apoi de familia Riccardi; astăzi este sediul Prefecturii, dar se poate vizita.

Florența este inepuizabilă în comori de artă. Aici se află Muzeul Național de istorie și știință, Muzeul San Marco, Muzeul de Arheologie, Casa Dante (unde s-a născut marele poet), Muzeul Național



Colosseum-ul din Roma

(colecții de armuri sala), Michelangelo cu sculpturile artistului și ale elevilor săi), sălile Donatello, Ghiberti, Cellini, Verocchio etc.

Ajunși la Roma pe autostrada Soarelui (271 km), după atâtea lecții de istorie, primul obiectiv turistic pe care-l caută un turist român este Columna lui Traian din Piața Veneția, monument care simbolizează actul de naștere și de formare a poporului daco-roman. Autorul lucrării a fost același arhitect Apollodor din Damasc care a construit și podul de la Drobeta.

Din edificiile și din centrul orașului, care altădată constituiau fala Romei, nu au mai rămas decât ruinele. Astăzi se pot identifica Forul lui Cesar, Basilica Giuliei, Arcul lui Septimiu Sever, Templul lui Antonio, Basilica lui Constantin, Templul lui Saturn, Templul lui Castor și Polux, Arcul lui Titus, Stadionul etc.

Ingeniozitatea arhitecților și a constructorilor romani se poate vedea la Coliseum, acest imens edificiu destinat serbărilor populare, la care asistau împărații și senatorii și care, mai târziu, a devenit teatru luptelor între gladiatori sau dintre creștini și fiarele sălbatice. Sub arena acestui stadion erau celulele, camerele gardienilor, cuștile leilor și ale celor condamnați să se lupte între ei, pînă la moarte, pentru desfătarea patricienilor și a mulțimii.

În Piața Veneția se află monumentul lui Victor Emmanuel II, ridicat în memoria celui care a unificat Italia, ajutat de diplomația lui Cavour și de entuziasmul voluntarilor lui Garibaldi. Este opera lui Sarconi, construcția durind de la 1855 la 1910. Are o înălțime totală de 81 m, iar de o parte și de alta sînt două fîntîni ce simbolizează cele două mări — Adriatică și Tireniană.

Sub statuia ecvestră a lui Victor Emmanuel II se află Altarul Patriei, cu mormîntul soldatului necunoscut, Scări impresionante ne duc spre un palier deasupra căruia se află un portic cu 16 coloane, mărginite de două propilee și în vîrfurile cărora sînt care alegorice reprezentînd Unitatea și Libertatea Italiei.

În partea dreaptă a acestui monument se află Capitoliul, muntele sacru (una din cele șapte coline ale Romei), unde se păstrau bogățiile cetății. În timpul asediului Romei de către Gali, aceștia au vrut să pătrundă în templu pentru a-l prăda, dar ghiștele sacre care erau ținute în templu, au trezit garda și astfel tezaurul a fost salvat.

Astăzi spre această colină urcă o scară monumentală care se bifurcă — una spre biserica Sf. Maria d'Araceli și alta spre piața Capitoliului, proiectată de Michelangelo și ornată cu dale de marmură albă, care formează o rozetă pe caldarîm; în mijlocul acesteia se află statuia ecvestră, originală, a împăratului Marc-Aureliu.

A încerca descrierea Romei, a monumentelor și muzeelor sale într-un spațiu restrîns, este o imposibilitate; numai enumerarea edificiilor respective ar necesita multe pagini.

Roma, acest oraș al muzeelor și monumentelor, al unor ansambluri arhitectonice de prestigiu, ni se înfățișează astăzi ca o metropolă în care, alături de strălucirea unei istorii, prezentul își construiește propriile edificii.

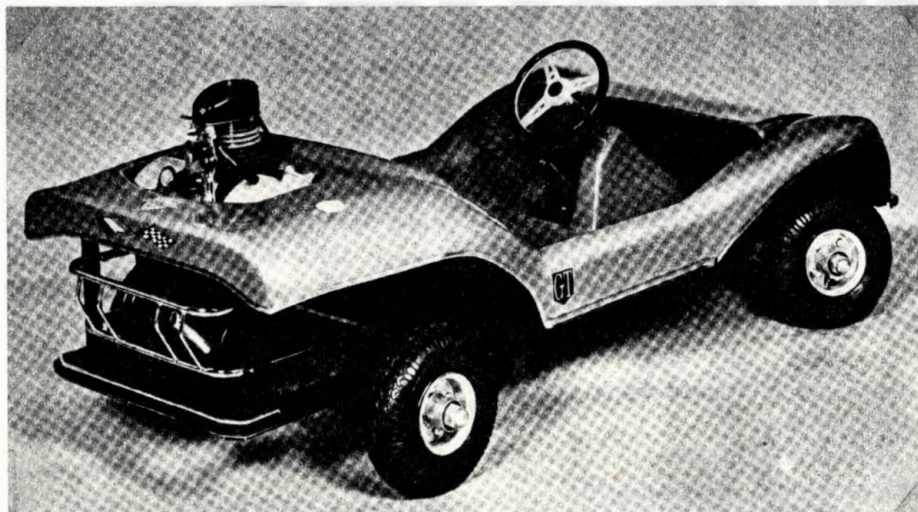
În pelerinajul pe la muzee, sau trecînd de la un monument la altul, ne-a frapat viața tumultuoasă a Romei. Circulația automobilistică este impresionantă: fluvii de mașini curg în toate părțile. Agenții de circulație dirijează automobilele, care pornesc în viteză imediat ce scapă de la «stop», în speranța cîștigării cîtorva secunde.

Străzile sînt pline de suveniruri, oferite de vînzătorii ambulanți sau de cei din magazine. Și încă o curiozitate: atît la Florența cît și la Roma, printre troleibuze și limuzine este foarte obișnuit să întîlnești trăsuri cu unul sau doi cai, solicitate de turiștii care găsesc în birjar un ghid lipsit de profesionalitatea meseriei, dar care explică destul de corect.

Alexandru IONESCU



Monumentul lui Victor Emmanuel II



Buggy-special pentru copii. Motor monocilindru de 49 cmc. Consum: 1,5 l la 100 km. Viteza maximă: 15—25 km/h. Greutatea totală 48 kg. Cea mai mică mașină prezentată la Salonul de la Paris — 1972.

SALOANELE

AUTOMOBILISTICE ALE ANULUI 1973, DIN EUROPA

BRUXELLES	19—28 ianuarie — Vehicule utilitare
AMSTERDAM	8—18 februarie — Turisme
HELSINKI	2—11 martie — Turisme
GENEVA	15—25 martie — Turisme, mașini de competiție și sport
BARCELONA	5—15 aprilie — Turisme, vehicule utilitare
BELGRAD	21—29 aprilie — Turisme, vehicule utilitare
FRANKFURT	13—23 septembrie — Turisme, vehicule utilitare
PARIS	4—14 octombrie — Turisme
LONDRA	17—27 octombrie — Turisme
TORINO	3—11 noiembrie — Vehicule utilitare

EXPOZIȚII DE MAȘINI DE SPORT ȘI DE COMPETIȚIE

LONDRA	3—11 ianuarie
PARIS	ianuarie — februarie
MALMÖ	10—18 februarie
COPENHAGA	23 februarie — 4 martie
STOCKHOLM	11—18 martie
GÖTEBORG	24 — 1 aprilie



SIMBOLURILE MĂRCILOR

Orice model nou este «botezat» de către uzina-mamă de obicei cu denumiri simbolice, la care se adaugă adesea numere care indică puterea sau cilindrul motorului sau litere și cifre relativ necunoscute. Dăm în cele ce urmează câteva explicații asupra acestora.

ALFA-ROMEO: GT = Gran Turismo; GTA = Gran Turismo Allegeritto, adică G.T. ușoară; GTV = Gran Turismo Veloce, adică rapidă; T.I. = Turismo Internazionale; Junior = cu cea mai mică caroserie coupé.

ARO: Automobilul românesc; 240 = ampatament 240 cm.

AUDI: cifrele 55; 75 sau 100 corespund puterii DIN a motorului; L = Lux; GL = mare Lux; S = Super; SL = Super Lux; LS = Lux Super.

BMW: C = Coupé; S = Super; TI = Turismo Internazionale; TII = Turism internațional cu injecție; 1602 sau 1802 sau 2002 indică modelele de 1600 sau 1800 sau 2000 cmc însă numai cu 2 uși.

CHEVROLET: LT = Lux Turism.

CITROËN: 2 CV = doi cai după formula fiscală din Franța; DS și GS indică modelul D sau G, iar litera S indică suspensia hidropneumatică; SM = suspensie hidropneumatică și motor Maserati.

FIAT: 124; 125; 127; 128; 130; 132 sînt numerele proiectelor atribuite la lansarea lor de către birourile de studii; L = Lux; S = Sport sau speciale; T = twin cam, adică cu două axe cu came în cap.

MERCEDES: 200; 220 etc. sînt primele 3 cifre de la valoarea cilindrului; D = Diesel; C = coupé; E = Einspritzung (alimentare prin injecție de benzină); L = leicht (ușor) sau Luftfederung (suspensie pneumatică la modelele cele mai mari); S = sport; SS =

super sport; SSK = super sport kurtz (scurt); SSKL = ss kurtz leicht (ușor).

NSU: Prinz 4 L = al patrulea model din seria Prinz, versiunea lux; 1000 C = 1000 cmc Confort; TT (de la Tourist Trophy) indică un caracter sportiv; RO 80 = motor rotativ Wankel de 80 CP.

OPEL: 1,2 pînă la 5,4 = cilindrul în litri; SR = Sport Rallye; J = junior sau echipament redus (ieftin).

PORSCHE: 911; 912; 914 numere de botez; T = Touring; E = Einspritzmotor (motor alimentat cu injecție de benzină); S = super.

RENAULT: R = Renault; 4; 5; 6; 8; 10; 12; 15; 16; 17 sînt numere de botez; L = Lux; TL = Turism Lux; TS = Turism Special.

SKODA: MB = Mlada Boleslav (orașul unde se află uzina).

UAP — Uzina de Autoturisme Pitești.

VAZ: = Volgski Avtomobilnii Zavod; Jiguli = munții Jiguli.

VOLKSWAGEN: 1302 = a doua versiune a modelului de 1300 cmc; 1302 S = modelul clasic (cărăbuș) cu motor de 1600 cmc spre a-l deosebi de modelul 1600 care are altă caroserie; 411 = număr de botez; K 70 = Kolbenmotor (motor cu pistone) avînd numărul de proiect 70; E = injecție de benzină cu comandă electronică; L = Lux; S = Super.

ZIL: Zavod imeni Lihaciova (uzina care poartă numele academicianului Lihaciov).

În afară de cele de mai sus, vedem adeseori lipite pe caroserii fel de fel de embleme, reclame colorate sau desene «psihedelice». Cele mai curențe și anume Shell, Castrol, Total, Esso, Gulf, Elf, Elan, BP sînt emblemele unor societăți producătoare de benzină și ulei pentru automobile.

Echipajul câștigător: La volan — autorul articolului



PETRE CRISTEA

CUM AM CÎȘTIGAT RALIUL MONTE CARLO



Știu că nu-i frumos să te lauzi. Totuși, dați-mi voie să vă spun că această cursă rutieră este apreciată de publicațiile de specialitate automobilistică drept «cel mai vechi, cel mai celebru și cel mai dificil raliu din lume.»

«Cel mai vechi» — pentru că seria a fost începută încă din anul 1911, pe vremea cînd mașinile nu aveau nici pornire automată, nici instalație electrică (aveau doar faruri cu acetilenă), nici geamuri securizate și nici calorifer. Ca întotdeauna, cursa s-a ținut în tăria iernii și în consecință toți concurenții erau echipați cu sube mari de blană!

De ce «cel mai celebru»? Pentru că așa este! Dar «cel mai dificil»? Așa a fost, dar numai pînă prin anul 1939. Astăzi există cel puțin alte cinci-șase raliuri mai grele: al Finlandei, al Suediei, al Angliei, al Canadei și încă vreo cîteva. (Precizez aci că renumitul Safari african nu este un raliu, ci un maraton).

În ciuda concurenței altor numeroase competiții, raliul Monte Carlo continuă să se bucure de cel mai prestigios renume și de cele mai favorabile consecințe economice și comerciale pentru firmele victorioase. De asemenea, trebuie să spun că acest raliu atrage de departe cea mai bogată participare; uneori au luat plecare din toate colțurile Europei peste 300 de mașini; totalul mediu, din 1930 pînă în prezent, s-a menținut la

circa 200 înscrieri pentru fiecare ediție. Nici o altă competiție de acest gen nu se poate mindri cu o afluență atât de mare de concurenți.

PATRU ZILE ȘI PATRU NOPTI LA VOLAN

În cursul activității mele sportive am luat plecarea în opt ediții succesive ale acestui celebru și dificil raliu, între anii 1931 și 1939. Echipajul din 1936, format în asociație cu bunul meu prieten Ion Zamfirescu și cu excepționalul mecanic care a fost Gogu Constanțescu, a reușit să câștige această cursă. Este pînă în prezent singurul caz cînd un echipaj românesc s-a clasat pe primul loc în această competiție ajunsă în prezent la a 42-a ediție.

Cum am realizat această performanță?

Pe acea vreme, îndeplinirea unei regularități precise pe distanța de circa 4 000 km, în inima iernii, nu era o treabă tocmai ușoară, atît din cauza dificultăților și a surprizelor traseului (zăpadă, ceață, drumuri rele, polei, viscol, care uneori blocau circulația) cît și din cauză că mașinile și pneurile erau departe de nivelul de siguranță și funcționare atins astăzi:

Punctele de plecare erau Atena, București, Tallin, Umea (Suedia), Stavanger (Norvegia), John O'Groats (Scoția), Valența (nordul Portugaliei), Gibraltar și Palermo. Aceste trasee, lungi de cîte 3 800 — 4 200 km și presărate cu 10 — 14 controale de regularitate, trebuia acoperite cu viteze medii între 40 — 50 km/oră, fără nici o pană. Pe scurt, circa 90 ore de drum neîntrerupt, respectiv patru zile și patru nopți, după care toate echipajele se întâlneau la Monaco, pe coasta însoțită a Mediteranei.

Între anii 1926 și 1935 organizatorii au constatat că stabilirea rezultatelor nu se mai putea baza exclusiv pe regularitate, deoarece apărea posibilitatea evidentă ca mai multe echipaje să termine cursa fără nici un punct de penalizare. Și astfel s-au născut așa-numitele «probe de departajare», transformate după cel de-al doilea război mondial în probe speciale de coastă.

Primele întreceri de departajare au fost circumdate de munte, presărate cu controale secrete, unde se cerea, față de media impusă, o regularitate calculată la secundă.

Din cauza unor dificultăți de organizare și a unor discuții în controversă cu concurenții, privitoare la precizia cronometraielor, în anii 1935 și 1936 s-a înființat o probă specială de accelerație — maniabilitate — frînaj, care se disputa chiar pe cheiul de beton al portului Monaco, în fața unei tribune spațioase. În acest fel, oricine putea să verifice precizia cronometrării, virtuozitatea pilotilor și corectitudinea organizării.

«AICI E CUIUL LUI PEPELEA»

Noi am ales ca punct de plecare Atena. Am procedat astfel, deoarece știam că vicolele de la noi din țară și din Polonia blochează de multe ori drumurile. Mașina cu care am concurat era un Ford V 8, model 1935, la care am dat jos caroseria originală și am rigidizat șasiul, sudînd la ambele extremități cîte o traversă tubulară de 120 mm diametru.

În locul amortizoarelor originale, am montat altele de patru ori mai voluminoase, preluate de la un Lincoln greu de trei tone. În plus, am inversat modul de lucru al acestor amortizoare, în sensul de a opune rezistența maximă la apropierea roților de șasiu. Astfel ne puteam permite să gonim cu viteze maxime pe abominabilele drumuri de pe traseul Atena — Salonic — Sofia — Belgrad — Szeged, fără ca suspensiile să se lovească de tamponarele de pe șasiu.

Noua caroserie realizată cu materiale de aviație, așa cum o vedeți în fotografie, nu cîntărea decît 40 kg! În elaborarea ei, am primit un sprijin prețios de la amicul meu, Ion Zamfirescu.

Mașina avea o banchetă cu trei locuri, cel din mijloc fiind retras cu vreo 40 cm, astfel ca pasagerul să nu-l deranjeze pe conducător. Toate scaunele erau din spumă de cauciuc. Spătarul celui din dreapta se putea rabate pînă la orizontală, pentru ca pilotul de schimb să se poată odihni pe parcurs.

Greutatea proprie a automobilului nu depășea 1 000 kg.

Motorul era echipat cu două chiluse de aluminiu special, cu înaltă turbulență, care ridicau raportul de compresie de la 6,33 la 8,6 (realizare considerabilă pentru motoarele cu supape laterale din acea vreme).

Evident, toate camerele de ardere, conductele de admisie și de evacuare, capetele pistoanelor și supapele erau lustruite «ca oglinda».

Distribuitorul de aprindere era înlocuit cu un magnetou special «Vertex Scintilla», care dădea scînteii mult mai puternice. Am ales bujii «Champion», de valoare termică mare, pentru a corespunde solicitărilor motorului. Carburatorul «Weber», dublu corp, era comandat special pentru motorul nostru.

Piedica manetei de frînă a fost modificată astfel încît, la proba specială, frînarea roților din spate să nu dureze decît atîta timp cît țineam maneta trasă. Imediat ce-i dădeam drumul, fără a fi nevoie să apăs pe butonul opritorului, maneta revenea la zero.

Problema cea mai interesantă a fost aceea a modificării diferențialului. Cu prilejul ediției precedente a raliului observasem că, în timpul executării «optului» (a se vedea figura), la toți concurenții roata din spate, dinspre interiorul virajului, patina formidabil, scotînd fum din cauciuc, în timp ce mașinile respective ocoleau pilonii cu viteză de «melc». Toată energia motorului se consuma pentru topirea cauciucului de pe banda de rulare!

«Aici e cuiul lui Pepelea», mi-am zis. Deci e nevoie de un diferențial blocabil, care poate fi util și la zăpezi sau noroaie mari. Dar pe acea vreme, diferențialele blocabile nu ofereau o siguranță de funcționare suficientă. Concluzia: în loc de două axe planetare, am instalat o singură axă «neplanetară», solidarizând cele două roți din spate. Și astfel am făcut tot raliul, fără diferențial, parcurgând printre altele și vreo 800 km de șosea acoperită cu polei ca sticla! Vă închipuiți ce «distracție» mi se oferea, când luam virajele ca și cum aș fi fost pe un patinoar! Evident, cea mai mare «plăcere» o resimțeau cei doi coechipieri ai mei. Totuși, nu am făcut nici un moment cunoștință cu vreun șanț, parapet, prăpastie sau «adversar».

La sosirea la Monte Carlo, pneurile erau atât de uzate de parcă aș fi parcurs 40 000 km; benzile lor de rulare erau aproape complet netede. Dar acest lucru nu constituia un neajuns, ci un mare avantaj pentru proba finală, care se disputa pe betonul foarte aderent al cheiului portului Monte Carlo. (Trebuie să recunosc că acest eventual avantaj nu fusese prevăzut în «planul nostru de bătlie»).

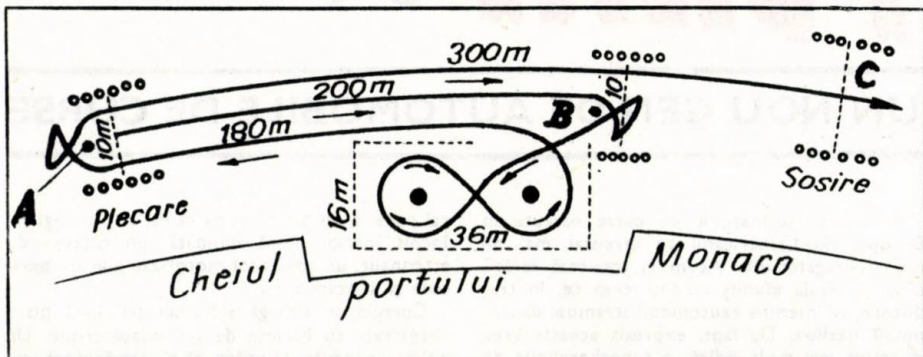
«SECRETELE» PROBEI FINALE

Pe tot parcursul de regularitate nu am «acumulat» nici măcar un minut de penalizare. Dar la sosirea la Monte Carlo, dintre cele 200 de automobile plecate din toate colțurile Europei, existau peste 20 care se bucurau de aceeași atenție ca a noastră — aveau «zero» penalizări. Și, evident, acestea erau mașinile cele mai «tari», multe dintre ele pregătite special de uzinele respective. Unele din mașinile amintite, ca Delahaye și Hotchkiss (mărci dispărute azi), dispuneau de 150—170 CP, fiind deci destul de departe de cei circa 110 CP ai motorului nostru. «Bătălia» finală, pentru victorie, urma să se dea a doua zi, în proba de accelerație, maniabilitate și frinaj. «Tehnica» manevrării era următoarea: plecarea de pe loc, din dreptul pilonului A, pilotul aflându-se singur la bord; demaraj maxim pe 200 m, până în coridorul de 10 m lățime, din dreptul pilonului B, unde trebuia să se execute o întoarcere cât mai rapidă, folosind mersul înapoi; demaraj spre careul de 36×16 m, bordat cu un gard format din saci cu nisip suprapuși, unde trebuia efectuat celebrul «opt», cit mai repede posibil, fără a atinge nici cei doi piloni din mijloc, nici sacii de pe margini; după ieșirea din «opt», urma alt demaraj, pe circa 180 m, terminat cu o nouă frinare bruscă și o întoarcere în coridor cu un mers înapoi în spatele pilonului A; apoi un nou demaraj pe 300 m și sosire lansată și cronometrată pe linia C. Datorită diferențialului blocat, am realizat «optul» în mod mult mai sigur, precis și rapid decât toți ceilalți concurenți. Pe cele trei linii drepte am fost mult mai lent decât puternicele mașini pregătite special de uzinele constructoare, care aveau puteri cu cel puțin 50% mai mari decât Ford-ul meu.

Întoarcerile din spatele pilonilor A și B le-am efectuat astfel: o frinare puternică, prealabilă, cu frina de picior; când viteza cobora la 40—50 km/oră, executam simultan trei manevre: eliberam frina de picior, trăgeam puțin de volan la dreapta și atacam frina de mână; astfel executam un «tête-à-queue» (întoarcere aproape completă) care se sfârșea la 5—6 m după pilon; aci făceam un scurt mers înapoi de 0,5 m, mai mult din obligație regulamentară! Și astfel am realizat cel mai bun timp, câștigând raliul.

Interesant este faptul că pilonii A sau B, găsindu-se la mijlocul câte unui culoar de 10 m lățime, nu-mi mai lăsa disponibil în dreapta sau în stînga lor decât un spațiu de 5 m. Iar eu veneam cu mașina derapînd pieziș, printre piloni și popici, fără să ating pe nici unul. Avînd în vedere că lungimea mașinii era de circa 4 m, vă închipuiți că reușeam să trec pe acolo «cam la milimetru». Dar trebuie să vă mărcurisesc că proba decisivă de la finele raliului am repetat-o la București de circa 400 de ori, stricînd cu această ocazie două rînduri de pneuri noi și spîrgînd vreo 30 de tacheți (la acele modele de Ford V 8 tacheții erau foarte fragili).

Se poate desprinde de aici o concluzie? Da, aceea că fără antrenament metodic nu se poate face treabă nici în automobilism; această regulă este valabilă pentru oricare activitate sportivă.





FUNNY CARS

UN NOU GEN DE AUTOMOBILE DE CURSE

În replică la mașinile de curse născute în Europa, nord-americanii au inventat mai de mult «dragster-ul». Acum ei inovează iarăși, dînd la iveală «funny-car»-ul, ceea ce, în traducere, ar însemna «automobil straniu», «automobil hazliu». De fapt, expresia aceasta vrea să spună mai mult, adică: o superherghelie de

cai putere, un om cu o mască de gaze pe figură, închis într-o cabină blindată, un costum de astronaut, un spectacol motorizat plin de pericole și senzații tari.

Cursele se aleargă simultan pe două piste înzestrate cu bariere de securitate triple. Un balizaj permite piloților să-și urmărească cu-

loarul. Noaptea (se aleargă în special noaptea), jeturi luminoase mătură pista. Înaintea liniei de plecare se găsește o instalație numită «pomul de Crăciun», plină de becuri colorate. În spatele startului, două celule fotoelectrice filează linia pământului. Pilotul, a cărui mașină «toarce» și aruncă gaze, ambreiază dulce. Monstrul face o săritură și taie prima linie luminoasă. Un bec de culoare oranj se aprinde în înaltul «pomului» și, din secundă în secundă, un șirag de lămpi fac același lucru succesiv, până la cea mai de jos, de culoare verde: este semnalul de deschidere a pistei. Pilotul dă «bice» cailor, pentru a tăia cel de-al doilea fascicul luminos, acela care declanșează cronometrul electronic. Astfel se dă plecarea.

Cînd te gîndești că sînt necesare doar șase secunde pentru a parcurge 400 de metri pînă la sosire, înțelegi importanța unui asemenea dispozitiv care «distilează» sutimile de secundă!

Înainte de cursă, pista este obiectul unei atenții excesive. Un soi de buldozer, echipat cu un aspirator gigat, culege tot ce ar putea constitui risc, devînd bolidul de pe traiectorie. Apoi, o echipă specială «îndulcește» pista cu «Rosin», o rășină sintetică, asemănătoare sacizului violonistului.

Monstrul mecanic cîntărește în jur de 900 kg. Cu o structură de dragster, el are partea mecanică acoperită cu o carcasă din poliester, de o finete deosebită. Caroseriile imită, din motive publicitare, cele mai importante tipuri de automobile de curse. Dar acesta nu este decît un truc.

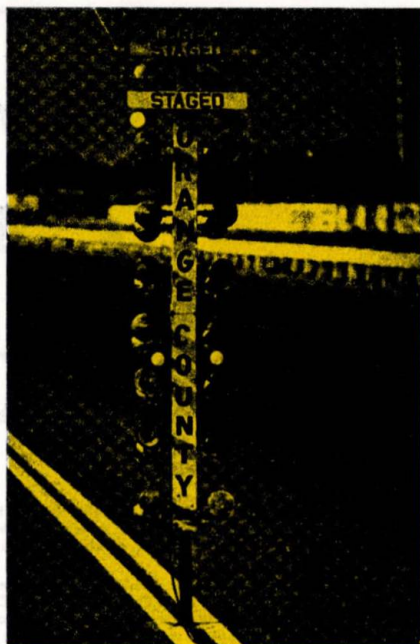
Bineînțeles, văzută de la distanță, mașina are faruri, lămpi de poziție, uși cu minere. Apropiindu-te însă, constai că ochiul a fost înșelat, că piesele și accesoriile respective sînt... pictate cu o înșelătoare artă.

În față nu există suspensie, iar un joc de tije asigură transmisia direcției. Foarte în spate, în mijlocul unei împletituri de tuburi, se află rezervorul de carburant, care formează, probabil, toată nebunia acestui vehicul. Carburantul se numește nitromicină, și e format dintr-un amestec de alcool de 90 de grade și nitroglicerină. Amintiți-vă «Salariul groazei» și veți înțelege pe ce butoi cu dinamită stă pilotul. Regulamentul limitează la 16 litri capacitatea rezervorului, dar nici umorul cel mai macabru nu te determină să întrebi de ce atît și nu mai mult? Sau de ce nu mai puțin?

În centrul mașinii e plasat motorul. El are o cilindree de șapte litri, un compresor antrenat printr-o curea lată și un raport de compresie intenționat mărit. Așa se pot obține fără probleme între 1600 și 9000 de cai putere! Cutia de viteze este simplă: un raport înainte, o supramultiplicare și un marșarier.

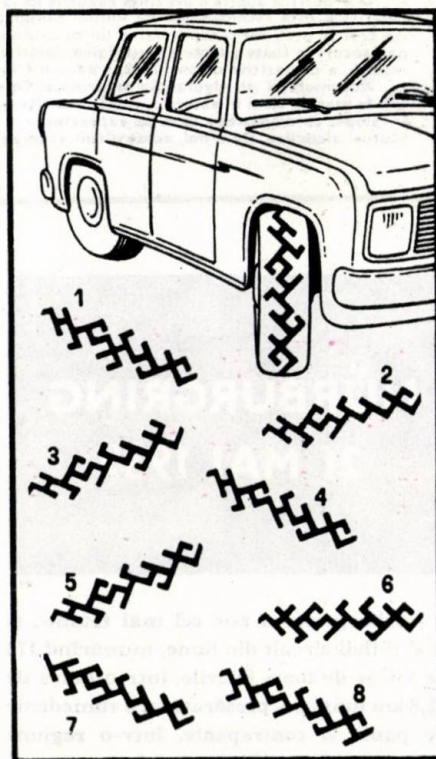
Închis în habitaclu ca într-un mic altar, pilotul pare un vrăjitor invocînd forțe oculte. Cuirasat în costumul lui ignifug, cu masca de gaze pe figură, nu poți ști dacă în el se ascunde frica sau îndrăzneala dusă la nebunie. Lipit de un motor de mii de cai putere, călare pe un rezervor încărcat cu dinamită, el joacă timp de 14 secunde, pentru suma de 2000 de dolari, o carte care rămîne, de cele mai multe ori, fără acoperire.

Octavian NICULESCU



«Pomul de Crăciun»!

CARE ESTE URMA ?



Priviți cu atenție amprentele lăstate de diverse profile de anvelope. Puteți descoperi însă care este cea lăsată de automobilul din imagine?

AUTOMOBILUL CARE NU UCIDE

Un recent congres al specialiștilor în securitatea rutieră, care a avut loc la Paris, constată că numai în anul care a trecut au avut loc pe șoselele vest-europene peste 55 000 accidente mortale. Se preciza că 94% dintre aceste accidente se datorează în primul rând excesului de viteză și tentativelor neregulate de depășire.

La întrebarea dacă pot fi evitate accidentele de circulație, unii specialiști răspund că singura soluție eficientă ar fi realizarea **AUTOMOBILULUI CARE NU UCIDE**. Pe această «pistă» se depun, în ultima vreme, foarte serioase eforturi, se fac proiecte, se efectuează experimentări.

Automobilul care nu ucide ar trebui să fie o mașină în așa fel construită, încât la o ciocnire produsă la viteza de 80—96 km/oră, ocupanții ei să scape cu viață. Dr. Robert Brenner, director adjunct al Administrației securității naționale pe drumurile publice din S.U.A., a arătat la o recentă reuniune internațională de specialitate că acest lucru este realizabil încă în anul 1975.

Iată numai câteva din ideile pe care specialistul amintește le sugerează pentru sporirea securității automobilului: în primul rând, folosirea obligatorie a centurilor de siguranță. S-a constatat, pe baza unei experiențe practice, că un conducător auto, având centură de siguranță, este salvat chiar și la o ciocnire cu o viteză de 70 km pe oră. De asemenea, sînt necesare măsuri urgente pentru protejarea călătorilor cu ajutorul scaunelor special proiectate, precum și a așa ziselor coliere de cauciuc aplicate lateral pe caroserie și menite să preia o parte din șocul tamponării.

O problemă aparte o prezintă cazurile de răsturnare. Pentru a proteja pasagerii în asemenea situații nefericite, este recomandată nu numai ranforsarea habitaculului prin realizarea unei adevărate «cuști» din țevi de oțel, dar și capitonarea lui cu cauciuc expandat. Se preconizează, de asemenea, realizarea de parașocuri în toate punctele nevralgice, folosirea parbrizelor incasabile, a coloanelor de direcție deformabile, a dispozitivelor anti-blocai pentru frîne și alte măsuri asemănătoare.

Automobilul «de siguranță» ar urma să fie echipat cu semnalizatoare luminoase care să avertizeze, atît în mașină cît și în exterior, depășirea vitezei legale, cu aparate care să ridice automat presiunea din anvelope, cu dispozitive care să «aprecieze» și să oprească pornirea mașinii dacă șoferul a consumat băuturi alcoolice. De altfel, acest ultim «controlor» al conducătorilor auto a și fost realizat în Japonia.

NÜRBURGRING 21 MAI 1939

Nürburgring-ul este cel mai frumos și mai dificil circuit din lume, numărînd 173 de viraje de toate felurile, într-o buclă de 22,8 km lungime, presărată cu o sumedenie de pante și contrapante, într-o regiune deluroasă. Traseul seamănă în mare măsură cu șoseaua dintre Azuga și Predeal. Periculozitatea acestui circuit cauzează

în fiecare an zeci de «evaziuni în decor», soldate uneori cu accidente tragice.

După cît se pare, Petre Cristea este singurul pilot care, pe acest circuit «spieric», a cîștigat cursa de la prima participare, care a avut loc în 1939. Știind despre ce este vorba, el a sosit «pe teren» cu opt zile înainte de start, spre a putea cunoaște cele 173 viraje la perfecție.

În prima zi a parcurs pe jos cei 22,8 km, după metoda recomandată de Tazio Nuvolari. A urmat o «amețelă» zilnică la volanul unui Ford de 4 cilindri, în care timp a învățat circuitul pe de rost. Miercuri, joi și vineri aveau loc antrenamentele cronometrate. La cursa automobilelor de sport erau înscrise 30 de BMW-uri tip 328, de 2000 cmc, cu 3 carburatoare, printre care și echipa oficială «NSKK», compusă din 3 mașini. Spre marele necaz al

În sfârșit, o soluție deosebit de interesantă ar fi montarea unor perne cu aer la bord, în fața scaunelor din față, care să se umfle în mod automat, în câteva fracțiuni de secundă, la producerea ciocnirii.

Securitatea ține, în primul rând, apreciază unii specialiști, de anti-șocurile aplicate în punctele posibile de ciocnire. Aplicarea unor «tampoane» de cauciuc în față și pe părțile laterale ale automobilelor sînt deosebit de eficiente. Dacă un automobil «sigur» se va ciocni, la viteză de 80 km/oră, pasagerii nu vor suferi nici cea mai mică leziune. Pentru ciocnirile laterale se prevede o viteză limită de 50 km/oră. Iar dacă avem «chef» de răsturnări, la 112 km/oră nu vom păți nimic.

Cînd vom vedea aceste mașini circulînd? După cum am precizat mai sus, specialiștii din unele țări speră că le vor pune pe piață începînd din 1975 și ei cred că alte prototipuri vor fi gata pentru probe în anii imediat următori. Deocamdată, oferim amatorilor de noutăți în acest domeniu fotografia unui automobil experimental, «de siguranță», realizat de uzinele Fiat. Se observă cu claritate fotografiile speciale și tampoanele laterale de cauciuc. Fața și spatele mașinii au o construcție specială, menită să reducă substanțial efectul ciocnirilor.

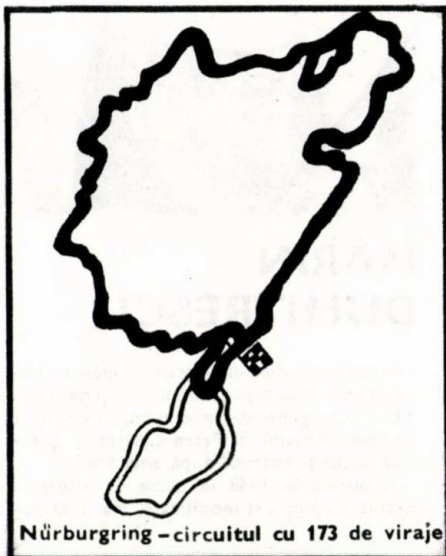
Viorel TONCEANU



conducătorilor echipei NSKK, Petre Cris-tea a realizat în fiecare din cele trei antrenamente oficiale cel mai bun timp al zilei.

În ziua cursei, din cauza unui start «moale», luat în mod intenționat așa, Cris-tea se găsea, după primul viraj, pe locul al 5-lea. Dar după 11 km de luptă (1/2 tur), el a trecut în cap și acolo a rămas pînă la sfîrșit. Media realizată (115 km/oră) nu a fost depășită decît în 1953 de Stirling Moss.

În 1969, la aniversarea a 30 de ani de la această victorie, ADAC (automobil clubul organizator) l-a invitat pe Petre Cris-tea la cursa tradițională de pe Nürbur-gring. El a fost sărbătorit atunci în mod emoționant, de întreaga asistență, la festi-vitatea de distribuire a premiilor. Ca dis-tincție i s-a oferit un ac de cravată de aur reprezentînd în miniatură celebrul circuit.



Nürburgring - circuitul cu 173 de viraje

TREI CAMPIONI NAȚIONALI

ÎN SCURTA ISTORIE A AUTOMOBILISMULUI COMPETIȚIONAL POSTBELIC ROMÂNESC, TREI NUME DE PILOȚI REȚIN CU DEOSEBIRE ATENȚIA: MARIN DUMITRESCU, POSESOR A ZECE TITLURI DE CAMPION ABSOLUT DE VITEZĂ ÎN CIRCUIT; AUREL PUIU, CÎȘTIGĂTOR DE TREI ORI CONSECUTIV AL TITLULUI DE CAMPION NAȚIONAL ABSOLUT DE RALIURI; EUGEN IONESCUCRISTEA, ÎNVINGĂTOR, TOT DE TREI ORI, ÎN LUPȚA PENTRU TITLUL DE CAMPION ABSOLUT DE VITEZĂ ÎN COASTĂ. ACESTOR TREI CAMPIONI NAȚIONALI DE AUTOMOBILISM VOM ÎNCERCA SĂ LE SCHIȚĂM CÎTEVA TRĂSĂTURI ÎN RÎNDURILE CE URMEAZĂ.



MARIN DUMITRESCU

În automobilismul sportiv românesc Marin Dumitrescu reprezintă pinionul de transmisie între generația «de aur», ilustrată de un Jean Calcianu și Petre Cristea, și generația actuală, apărută după anul 1967.

Debutînd în 1948 în curse de viteză în circuit, cu Jeep-uri modificate, Marin Dumitrescu își procură după aceea, cu totul

întîmplător, o chiulasă specială cu trei carburatoare de la un motor BMW. Astfel începe el marea cursă de ucenicie în arta punerii la punct a unei mașini pentru întrecerile de viteză.

Dumitrescu are șansa de a întîlni succesiv oameni de o rară bogăție sufletească, care intuiesc talentul tînărului pilot și îl ajută să se afirme, oferindu-i cu generozitate sfaturi și, cînd a fost nevoie, piese de schimb. Bucurîndu-se de condiții propice, Marin Dumitrescu devine, între 1949 și 1958, «stringătorul» tuturor titlurilor de campion absolut de viteză în circuit și de viteză în coastă.

Pentru aducerea unui singur om, a pilotului Marin Dumitrescu, spre cotele cele mai înalte ale măiestriei sportive, au conlucrat cîțiva mari mecanici și cîțiva excelenți piloți din «vechea gardă».

Înainte de a scrie aceste rînduri, am avut o convorbire cu Marin Dumitrescu. Am discutat în camera lui de lucru, unde se aflau frumos orînduite zeci de cupe, plăchete și diplome. «Nea Marin» lucrează la ordonarea tuturor «amintirilor» sale sportive, pentru a-și întocmi un album. Să însemne aceasta semnul retragerii dintr-o activitate ce i-a adus atîtea mari bucurii? Nici gînd. Mi-a mărturisit dorința lui de a transmite măcar unora din tinerii de astăzi cîte ceva din îndelungata și bogata sa experiență sportivă. Și-a exprimat dorința ca în 1973, în calendarul competițional, să fie înscris din nou campionatul național de raliuri — această admirabilă școală a automobilismului sportiv.



AUREL PUIU

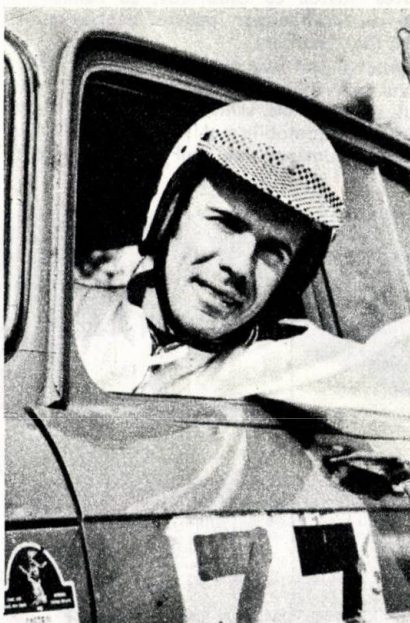
Amestec de sobrietate și jovialitate, economicos pînă la zgîrcenie cu zîmbetele și cuvintele, Aurel Puiu este omul cu care rar poți sta de vorbă înainte de start și imediat după sosirea din cursă. Ținuta-i elegantă nu-ți permite să crezi că, după urcarea la volan, el devine un adversar vicelan și «rău» care, fără a depăși cu nimic hotarele fair play-ului, se «bate» cu ardore pentru fiecare secundă.

Arhitectul brașovean Aurel Puiu trecuse hotarul celor 35 de ani, cînd a luat startul în primul concurs automobilistic organizat în orașul de sub Tîmpa. La scurtă vreme, în 1967, el trăiește prima mare satisfacție: cîștigă Raliul României și este selecționat în lotul A.C.R. Conducînd în Raliul Dunării o mașină Renault 8 Gordini, Aurel Puiu ocupă locul al IV-lea la clasa mașinilor pînă la 1300 cmc. În același an, el își îmbogățește palmaresul cu prilejul participării la Raliul Balcanic organizat în Iugoslavia: locul I la clasă și locul al III-lea în clasamentul general.

După un sezon cu rezultate infructuoase, urmează seria celor «trei consecutive»: 1969, 1970, 1971, ani în care obține titlurile de campion național de raliuri, performanță greu de realizat într-un viitor apropiat de către vreun alt echipaj. De ce? Pentru că

Aurel Puiu a reușit să sudeze cel mai omogen echipaj de raliu din țara noastră.

Coechipierul lui Puiu este Constantin Pescaru, unul dintre cei mai meticuloși artizani mecanici, navigator valoros și foarte bun pilot. Numai astfel se poate explica performanța lui Puiu într-o specialitate în care, dacă numai unul dintre membrii echipajului este excelent, rezultatele bune se obțin numai pe jumătate.



EUGEN IONESCU— CRISTEA

Incontestabil cel mai dotat și mai complet pilot al momentului actual, Eugen Ionescu-Cristea trăiește în totalitate prin automobil și pentru automobil. L-am văzut în iarna anului 1970, cu prilejul căderii primei zăpezi, transformîndu-și automobilul într-un titirez, ca apoi să se oprească și să plece cu toată viteza mai departe. L-am urmărit în primăvara lui 1971 executînd un adevărat număr de cascadorie: întoarcerea automobilului «dintr-o bucată» la 180 de grade. L-am observat pe parcursul a patru ani controlîndu-și motorul pînă la ultimul șurub, încercînd tentanta dar dificila artă a bricolajului.

Îmi amintesc bine cît de abătut era, în toamna lui 1969, cînd titlul de campion de viteză în coastă la clasa a II-a i-a fost smuls de Horst Graef, după cum tot atît de perfect îmi aduc aminte starea aceea de splendidă bucurie, cînd în 1970, a obținut primul său titlu de campion absolut de viteză în coastă.

Am fost alături de el la Varna, în 1971, cînd în Raliul Nisipurilor de aur, un accident de circulație l-a făcut să abandoneze în momentul în care era virtual cîștigător al clasei sale. Atunci, ca și în anul următor, în aceeași localitate din Bulgaria, era cu ochii în lacrimi. Îi era necaz că, din cauza defecției mașinii cu care s-a deplasat, nu se putea «bate» cu Ciubrikov, cu Palikovici sau cu Altenheimer, pentru locurile fruntașe din clasament.

Acesta este Eugen Ionescu-Cristea, sportivul polivalent, care practică pasionat înotul, schiul nautic, schiul alpin și, peste toate laolaltă, automobilismul. Acesta este pilotul nostru numărul unu, fiul al unui reputat

motociclist de performanță, Nicolae Ionescu-Cristea și frate mai mare al nu mai puțin reputatului multiplu campion de motociclism Alexandru Ionescu-Cristea.

După numai un an de la debutul său în automobilism, Eugen Ionescu-Cristea, reputează în 1968 o strălucită victorie internațională cîștigînd titlul de campion balcanic; cu doi ani mai tîrziu, el ocupă al doilea loc în aceeași competiție. Să adăugăm la toate acestea cele trei titluri consecutive de campion absolut al României și vom vedea că acest alergător talentat este posesorul unui palmares ce nu stă la îndemîna oricui.

Anul acesta, prin procurarea de către Automobil Clubul Român a unor mașini mai competitive — Renault 12 Gordini —, Eugen Ionescu-Cristea, la volanul unei astfel de mașini, a cîștigat Raliul Balcanic. Sperăm că în curînd primul nostru pilot își va înscrie numele și pe listele unor raliuri europene, mai prestigioase.

Liviu ȘERBAN



BUCUREȘTI- BRAȘOV

într-o oră și jumătate

Una din cele mai palpitante dispute sportive ale automobilistilor români dintre cele două războaie mondiale a fost aceea care avea drept mobil stabilirea recordului de viteză pe distanța București-Brașov. Primul care a atacat acest record, în ziua de 1 mai 1936, cu un Chrysler Air-Flow, a fost aviatorul și polisportivul Alexandru Papană, avându-l la bord pe ziaristul Jenny Dumitrescu și pe cronometrul Radu Costescu. Papană a plecat din Piața Victoriei la ora 13 și a ajuns la Brașov, în fața hotelului «Coroana», după o oră, 48 de minute, 46 secunde și 1/10. Mașina sa, numită «Săgeata de argint» a atins pe alocuri 165 km pe oră (să nu uităm, era în 1936!).

Interesul pentru cursă era atât de mare încât, pe timpul desfășurării ei, postul național de radio își întrerupea emisiunile, din zece în zece minute, pentru a ține la curent ascultătorii cu mersul tentativei.

După stabilirea acestui record, Alexandru Papană a instituit Cupa «Henri Manu», destinată automobilistului care-i va depăși performanța. Regulamentul alcătuit atunci prevedea, printre altele, că mașina de record trebuie să fie un autoturism de serie și că, pentru a intra în posesia cupei, noul performer are obligația să depășească vechiul timp cu cel puțin un minut.

Cițiva din alergătorii vremii erau dornici

să atace recordul lui Papană, dar nici unul nu avea o mașină adecvată. Abia în iulie 1938, garajele Mihăiescu din București hotărâsc să pună la dispoziția locotenentului Alexandru Budișteanu un automobil Renault-Viva Grand Sport, cu care acesta să încerce stabilirea unei noi performanțe. Mecanicii din garajele amintite, stăpîniți de un deosebit entuziasm, au lucrat cîteva zile și nopți pentru a pregăti mașina de record.

Startul a avut loc în ziua de 17 iulie, la ora 4 dimineața, din Piața Victoriei. Alături de Budișteanu, în mașină se afla mecanicul Nicu Mihalcea. O barieră la ieșirea din Cîmpina, un salt peste o movilă de piatră cubică, o indicație greșită a unui agent de circulație au fost principalele piedici în calea desfășurării normale a cursei. Budișteanu a reușit să ajungă la Brașov într-un timp mai scurt cu o secundă și 1/5 decît cel al lui Papană. Recordul era bătut, dar noua performanță rămînea neomologabilă, deoarece, conform regulamentului, diferența realizată nu era de cel puțin un minut.

Este rîndul lui Jean Calcianu să intre în această dispută. Prima tentativă a avut loc în ziua de 1 mai 1939, la bordul mașinii Hotchkiss, alături de Calcianu aflîndu-se ofițerul Marcel Petala. Startul s-a dat din Piața Victoriei, în prezența unui numeros public și a căpitanului Papană, care declarase inițial că va urmări

tentativa zburînd cu avionul la mică înălțime de-asupra șoselei (ceea ce nu s-a mai întîmplat.)

Calcianu a pornit cu nădejde spre Brașov, reușind să ia pe parcurs un avans serios asupra vechiului record. El a trecut prin Cîmpina cu 6 minute mai repede decît Papană, iar imediat după aceea și-a sporit avansul cu încă 2 minute. Ghinionul avea să vină însă la Comarnic, unde o ploaie torențială a făcut imposibilă înaintarea. Calcianu a oprit mașina și a amînat tentativa pentru altă dată.

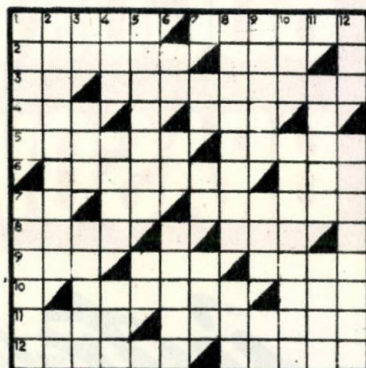
În prima parte a lunii mai 1939, Jean Calcianu a încercat de cîteva ori să-și pună planul în aplicare. Dar mereu a fost împiedicat de vremea nefavorabilă. În sfîrșit, în ziua de 18 mai pleacă la drum cu aceeași mașină Hotchkiss. Cursa decurge bine, fiind depășiți toți timpii intermediari ai lui Papană. Dar din nou apare neprevăzutul: la Sinaia, pilotul este obligat să pună o frînă bruscă, mașina derapează și intră cu o roată într-un pilon de pe marginea șoselei. Tentativa se întrerupe, Calcianu rămînînd doar cu satisfacția că pe distanța București-Sinaia a luat un avans de 19 minute față de Papană (media generală pînă în momentul accidentului: 131,500 km pe oră)

Văzîndu-și recordul amenințat, căpitanul Papană a revenit pe linia de start la 8 iulie, în același an, cu o mașină BMW. Drept coechipier și-l alesese pe Radu Costescu, dar cum acesta nu s-a prezentat în dimineața respectivă în Piața Victoriei, în mașină s-a urcat ziaristul Jenny Dumitrescu. Înainte de Cîmpina, echipajul a fost nevoit să piardă peste 7 minute cu o pană de cauciuc, iar la Dîrste să circule încet și prudent din cauza șoselei în reparație. Cu toate acestea, Papană și-a depășit simțitor propriul record, făcînd pînă la Brașov o oră, 38 minute și 30 de secunde.

Ambiționat, inginerul Calcianu se pregătește minuțios și la 29 august 1939 ia din nou plecare, împreună cu ofițerul Marcel Petala. De astă dată norocul îi surîde. El bate toate recordurile distanțelor intermediare (face 24 de minute pînă la Ploiești, 36 de minute pînă la Cîmpina) și ajunge la Brașov într-o oră, 30 de minute și 54 de secunde, realizînd o medie orară de 111,420 km (media lui Papană; 95,486 km h.) Performanța inginerului Calcianu n-a fost depășită nici pînă azi.

Cine dintre actualii automobiliști sportivi se va hotărî într-o zi să doboare acest record vechi de peste trei decenii?

AUTOTURISME



ORIZONTAL: 1) Mindria constructorilor piteșteni în materie de autoturisme — Chevrolet... super sport. 2) Patria autoturismelor D.A.F. — Mașină românească, cunoscută astăzi în foarte multe țări ale lumii. 3) Dumitru Florescu — Model de autoturism realizat de firma Rambler din S.U.A. 4) Strămoșul constructorilor autoturismului Renault — Excrescență dermică 5) Greșeală de calcul — Una din caracteristicile transportului cu mașina. 6) Autoturism din familia Skoda — Locomotiva Diesel electrică. 7) Milimetru — Marcă de avion sovietic — ...Puch. 8) Localitate în Italia — Cetate legendară. 9) Mașini în rodaj — Gai la Porsche! — Trup. 10) Tip de autoturism construit de Chrysler. — Orașul în Noua Zeelandă. 11) Aluat — Îi stă bine cu drumul. 12) Autoturism italian pentru competiții. — Liniste și pace (pl.)

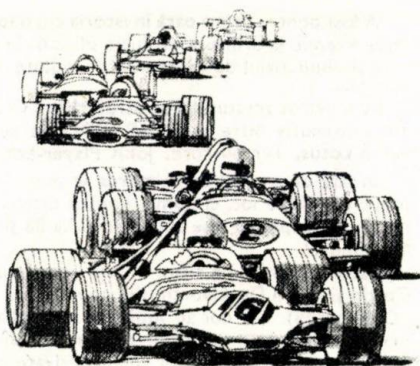
VERTICAL: 1) Marcă de autoturism creată în anul 1914 în S.U.A. de către doi frați — Autoturism japonez realizat de firma Mitsubishi. 2) Renumită marcă italiană de automobile de sport (2 cuv.) — Primele obiective! 3) Comparativ — Unitate de măsură pentru capacitatea caroseriei autoturismelor — Cunoscută firmă franceză de autoturisme. 4) Fata din mașină! — Mama lui August — Sat în Maramureș. 5) Model de autoturism cu rezonanță... marinărească. — Pene! 6) Primele în cabrioletă! — Epocă — Autoturism cu caroserie închisă cu patru uși și patru sau șase locuri. 7) Timpul Trabantului — Sînt în mișcare! — Marcă de radio. 8) Firmă italiană care a luat parte și la campionatul mondial — Afluent al Dunării. 9) Autocamion fabricat în Cehoslovacia — Oraș în Norvegia — Usturoi (trans.) 10) Judecător legendar — Numele unei firme de automobile și al unor rase de găini. 11) Necazuri (rar) — Fluviu în Caucaz 12) Clubul automobilistic din țara noastră (abr.) — Alunecarea mașinii pe un asfalt umed.

Dicționar: LDE, IIM, UIA, ATIA, OAR, RCA, EIC, RION

DE — RION. 12. ACR — DERAPARE.
10. AOD — PLYMOUTH. 11. L — ORI.
SERATI — OLT. 9. PRAGA — EIC — AI.
COACH. 7. I — AN — IS — RCA. 8. MA.
— LOC — 4. INA — ATIA — EV.
5. ADMIRAL — PN — T. 6. AB — EV.
LOC — 4. INA — ATIA — EV.
MINICA. 2. ALFAROMEO — OB. 3. CA.
— ABRATIT — TINE. Vertical: 1. DODGE.
CO — UIA. 11. COCA — CALATOR. 12.
9. NOI — FOR — COR. 10. I — MONA.
IL — STEYER. 8. IESA — C — IIM — A.
RAPID. 6. OCTAVIA — LDE. 7. MM —
4. GAL — I — NEG — B. 5. EROARE.
DA — ARO — C. 3. DF — AMBASADOR.
O. Horizontal: 1. DACIA — IMPALA. 2. OLAN.

DEZLEGAREA JOCULUI

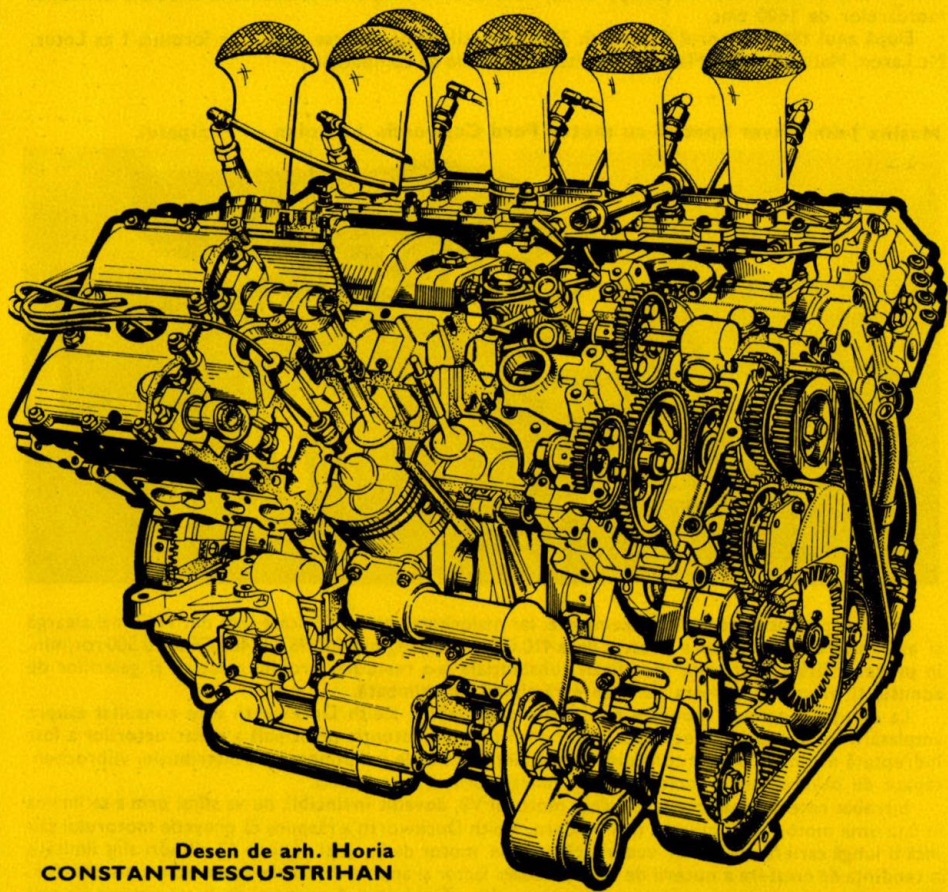
CEL MAI REUȘIT MOTOR DE CURSE



În iunie 1967, la Marele Premiu al Olandei, firma Lotus încredința două modele noi de automobile de formula 1 celor doi piloți oficiali ai uzinei: Jim Clark și Graham Hill. Noile mașini erau așteptate cu multă curiozitate, deoarece erau echipate cu un motor nou, în care se puneau multe speranțe.

Rezultatele au fost excepționale: la antrenamente, Graham Hill reușește cel mai bun timp, la o diferență de 1'5" de cel mai apropiat adversar, iar cursa este câștigată de Jim Clark care, împreună cu Hill, au dominat întregul pluton al concurenților.

(Continuare în pag. 76)



Desen de arh. Horia
CONSTANTINESCU-STRIHAN

A fost pentru prima oară în istoria curselor de formula 1, când un motor nou a adus victoria într-un Mare Premiu la prima sa evoluție oficială. În același an, proiectantul motorului, Keith Duckworth, i s-a atribuit titlul de «motorist al anului». Astfel și-a început cariera celebrul motor FORD COSWORTH 3 L.

Ce a urmat acestui debut strălucitor? O carieră de aur: cinci titluri de campion mondial, cucerite consecutiv între anii 1968—1972 pe automobile de diverse mărci (Lotus-Ford, Matra-Ford, March-Lotus, Tyrrell-Ford, John Player-Lotus-Ford).

În fața unui astfel de palmares se pune întrebarea: cum este posibil ca în lumea curselor (unde nimic nu stă pe loc, ci numai noul și originalul asigură performanțele necesare supradepășirii), un motor conceput cu șase ani în urmă să fie și astăzi modern, să fie mai bun și mai tare decât cele cu 12 cilindri?

Este evident că ne aflăm în fața unei deosebite realizări tehnice, ai cărei autori se numesc Mike Costin și Keith Duckworth (din combinarea unor părți a numelor lor a apărut denumirea de motor «Cosworth»). Cei doi au înființat în Anglia, în anul 1958, un atelier (devenit ulterior societate) pentru studierea motoarelor de curse. Ei și-au început activitatea concentrându-se asupra ridicării performanțelor motoarelor mici, derivate din motorul Ford-Anglia, pentru cursele de formula 3 și 2, motoare care s-au dovedit invincibile ani în șir.

În noiembrie 1965, societatea Cosworth primește un sprijin de 280 000 dolari din partea firmei Ford, în vederea construcției a două tipuri de motoare: 1600 cmc (pentru formula 2) și 3000 cmc. (pentru formula 1). În februarie 1966 motorul de 1600 cmc (4 cilindri în linie) își începe o prodigioasă carieră, după care asociația Cosworth atacă proiectul motorului de 3000 cmc.

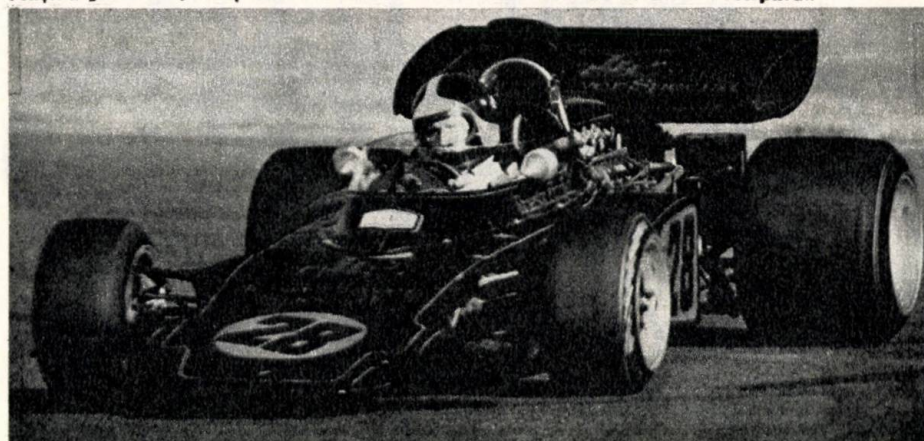
Având de ales asupra formulei constructive, care putea fi de la 8 pînă la 16 cilindri, proiectantul Keith Duckworth alege varianta de 8 cilindri în V, cu 4 supape pe cilindru, derivată din motorul de 1600 cmc.

Explicația lui a fost următoarea: «Cel mai bun motor de curse trebuie să fie mic, ușor, scurt, simplu și economic (consum redus)». Problema consumului nu este de neglijat, deoarece un consum ridicat necesită rezervoare de combustibil mari, care îngreuează și măresc dimensiunile mașinii. De asemenea, este evident că motoarele cu număr mare de cilindri (în ciuda puterii sporite față de motoarele cu număr mic de cilindri) prezintă un risc mai mare de a se defecta.

La motorul V8 Cosworth 3L (care reprezintă împerecherea a două motoare de 4 în linie, de 1600 cmc, cu unele corecții de alezaj și cursă) s-a folosit mult experiența dobîndită cu ocazia fabricației motoarelor de 1600 cmc.

După anul 1968, motorul Cosworth 3L a fost utilizat de diverse mașini de formula 1 ca Lotus, Mc Laren, Matra, Tyrrell, March și pe alte automobile de competiții.

Mașina John Player Special cu motor Ford Cosworth. La volan — Fittipaldi.



El a fost produs în peste 100 exemplare, iar majoritatea celor fabricate încă din 1967 mai aleargă și azi. Puterea motorului a crescut de la 410 CP la 9000 rot/min. în 1967, la 460 CP la 10 500 rot/min. în prezent, fără a fi operate modificări substanțiale (s-a restudiat profilul camelor și galeriilor de admisie și evacuare), camera de ardere rămînînd neschimbată.

La montarea acestor motoare pe diferite automobile, Keith Duckworth este consultat asupra amplasării lor și fixărilor necesare. În decursul timpului, atenția principală a constructorilor a fost îndreptată mai mult asupra consolidării elementelor fragile (ca pinioane de distribuție, vîlbrochen capace de paliere), astfel încît siguranța funcționării să fie maximă.

Întrebat recent de un reporter, dacă motorul V8, dovedit invincibil, nu va sfîrși prin a se înclina în fața unui motor de 12 cilindri mai modern, Keith Duckworth a răspuns că prevede motorului său încă o lungă carieră, avînd în vedere că atît un motor de 8, cît și unul de 12 cilindri sînt limitate în tendința de creștere a puterii de unul și același factor și anume de accelerația medie a pistoanelor. El a explicat mai departe «rețeta» succeselor sale: «Totul este să pornești de la un proiect cît mai bun, să fii pretențios cu furnizorii de piese, să-i menții sub control riguros, să cauți să atingi perfecțiune

nea în asamblare, urmînd ca motoarele să fie cît mai mult încercate și perfect puse la punct pe «banc».

Activitatea societății Cosworth a fost rezumată, de multe ori, prin cuvintele «Triumful simplității». Dar cel mai elocvent elogiu adus acestui colectiv pare să fie afirmația celebrului ziarist belgian Paul Frère care spune: «Condiția necesară (dar nu și suficientă) pentru a fi campion mondial este să ai la spate un motor Cosworth».

Caracteristicile acestui motor celebru sînt: Motor V8 la 90°; putere maximă — 460 CP la 10 500 rot/min; alezaj-cursă 85,6 x 64,66 mm; cilindree 2992 cmc; distribuție — 4 axe cu came în chiulasă cu 4 supape pe cilindru; aprindere — bujii în centrul camerelor de ardere; alimentare cu injecție directă Lucas.

Ing. I. MOSCU

ACCELERAȚIILE UNEI MAȘINI DE FORMULA 1

Mașinile de Formula 1 reprezintă cea mai rafinată categorie de automobile, atît din punct de vedere constructiv cît și din punct de vedere mecanic, totul la ele fiind subordonat vitezei, în limita unor parametri care asigură securitatea.

Experiența a fost făcută cu o mașină care cîntărea 550 kg fără pilot și combustibil și 720 kg în timpul încercărilor. Puterea motorului 440 CP, deci 1,64 kg pentru fiecare CP.

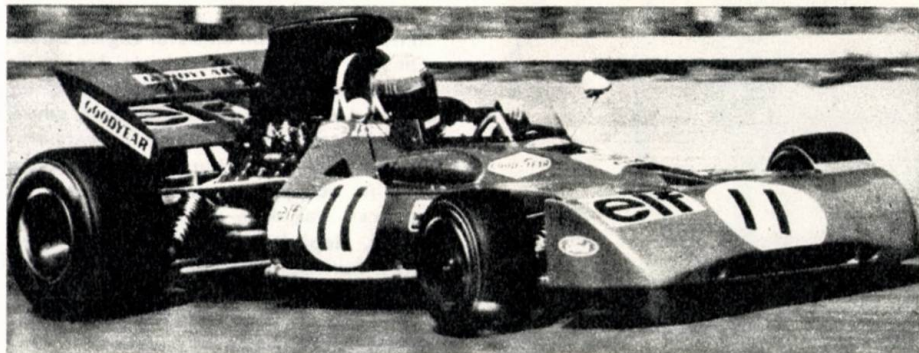
Iată timpii necesari acestei mașini pentru a ajunge de la 0 la 240 km/oră.

de la 0 la 40 km/oră: 1,3 sec.

de la 0 la 60 km/oră: 1,96 sec.
de la 0 la 80 km/oră: 2,64 sec.
de la 0 la 100 km/oră: 3,33 sec.
de la 0 la 120 km/oră: 4,04 sec.
de la 0 la 140 km/oră: 4,88 sec.
de la 0 la 160 km/oră: 5,65 sec.
de la 0 la 180 km/oră: 6,46 sec.
de la 0 la 200 km/oră: 7,60 sec.
de la 0 la 220 km/oră: 8,73 sec.
de la 0 la 240 km/oră: 10,10 sec.

În ceea ce privește distanța, mașina a avut nevoie de 4,96 sec pentru a parcurge primii 100 m (la capătul lor viteza era de 141 km/oră); de 7 sec pentru 200 m (190 km/oră); de 8,8 sec pentru 300 m (221 km/oră).

Jackie Stewart în acțiune.





RIVALITATEA DINTRE DOI TITANI

NUVOLARI

Istoria sportului automobilistic, ca orice istorie, este împărțită în epoci, care mai de care mai lăudate de cronicarii de specialitate sau de scriitorii timpului... Din acestea toate, una rămîne de neuitat: ea cuprinde anii 1928 — 1936, fiind intitulată «Epoca de aur».

În această perioadă se afirmă ca genii mecanice: inginerul Vittorio Jano de la Alfa-Romeo, constructorul Ettore Bugatti, inginerul Albert Lory de la Delage, frații Maserati etc. Ei realizează adevărate «bijuterii» pe patru roți, simboluri ale performanței, create pentru un singur țel: victoria!

Dar această epocă, plină de realizări tehnice remarcabile, a fost și mai puternic marcată de piloți excepționali, dintre care se detașează mai ales Tazio Nuvolari și Achille Varzi, ambii italieni, ambii foști alergători de motociclism. Am dat acest ultim amănunt deoarece mulți campioni ai sportului pe patru roți și-au făcut debutul în motociclism: Jean Behra, John Surtees, Mike Hailwood etc...

*

În holul Automobil clubului englez există un bust în bronz, pe care scrie doar atât: «The Grand» (cel mai mare). Este un omagiu și o recunoștință postumă adusă de admiratorii săi lui Tazio Nuvolari.

O figură plină de riduri, cu câteva cute adânci în obraji, numite ale vitezei, un corp firav, dar de o rezistență fizică rar întâlnită, depășită de un curaj pe care mulți îl numeau «inconștientă», Nuvolari a demonstrat că merită superlativele ce i s-au atribuit. Iată numai câteva din isprăvile sale concretizate în victorii.

VARZI

Anul 1933. Cursă internațională de viteză, categoria sport, la Donnington Park (Anglia). Nuvolari, pe Maserati, conduce impetuos. În turul II, mașina îl «trădează», se oprește cu diferențialul rupt. Un spectator, mai mult decît entuziast, îi oferă MG-ul său, parcat la intrarea circuitului. Nuvolari recuperează cele opt ture pierdute, făcînd o adevărată demonstrație de pilotaj acrobatic, cu derapaje și cîteva «tête à queue»-uri, obținînd victoria. Se spune că entuziasmul spectatorilor s-a transformat într-un adevărat delir, manifestare cu totul neobișnuită la acești englezi, calmi și reci.

1934. Marele Premiu de la Pau. Nuvolari pilotează un Alfa-Romeo P 2. În penultimul tur motorul ia foc; flăcările cuprind rezervorul așezat în spate. El continuă să conducă și trece învingător linia de sosire, cu arsuri grave dar... victorios!

1935. Marele Premiu de la Tripoli. La unul din antrenamente îi explodează un cauciuc la 200 km/oră. Mașina se răstoarnă și Nuvolari este aruncat, din fericire, pe o grămadă de frunze. Se constată fisurarea a doua vertebre și este pus într-un corset de ghips. După două zile de spitalizare, în duminica cursei, el aleargă cu acest corset (pe care îl poartă încă șase luni) și se clasează pe locul al treilea.

Aceste «legende» adevărate se numără cu zecile. La cursa de viteză de la Syracuse, i se rupe volanul și conduce în continuare cu... o cheie franceză, strînsă pe canelurile axului volanului!

Nuvolari, pilotul cu 74 de victorii, continuă chiar la vîrsta de 50 de ani să obțină performanțe neobișnuite. În celebra cursă Mille Miglia, pilotează Cisitalia de 1 100



cmc pe o ploaie torențială. Rămîne în pană de aprindere, în momentul cînd se găsea pe primul loc, repară, pornește și totuși se clasează al doilea.

Toate aceste «isprăvi» au fost reale. Ele i-au creat lui Nuvolari o faimă neegalată de nimeni, nici chiar de celebrul atlet Nurmi. În Italia era considerat erou național și toată lumea îi spunea «il mantovano volante» (mantovanul zburător), «il campionissimo». Nuvolari devenise un mit, a cărui faimă înconjurase globul.

A rămas memorabilă primirea ce i s-a făcut în America, cînd a participat la Cupa Vanderbilt, pe care a cîștigat-o. Drept trofeu a primit o amforă de 1,5 m înălțime, din aur, suficient de încăpătoare, pentru a se fotografia așezat în ea! Dar «il campionissimo» avea și el un rival, un adversar de aceeași talie, care îl talona în permanență, reușind de cîteva ori chiar să-l învingă. Acesta era Achille Varzi.

*

Avînd un temperament opus lui Nuvolari, Varzi își pregătea cursele cu multă atenție, calculînd fiecare soluție, în scopul de a obține acel mic avantaj care favorizează victoria. Am putea afirma că Achille era un «alergător științific», care nu neglijă nici un amănunt tehnic. Studia fiecare viraj, încercînd traiectoriile cele mai rapide, parcurgea traseul cursei pe jos, pentru a observa neregularitățile solului, pe care le memora.

Orgolios și ambițios, Varzi era stăpînit, ca și adversarul său, de pofta de glorie. Italia automobilistică se fracționase în două tabere, fiecare susținîndu-și idolul. Se purtau discuții, se polemiza vehement, iar adversitatea dintre cei doi alergători se transformase într-o luptă «pe viață și pe moarte».

În 1930, pe circuitul de la Alexandria, Varzi, care era în spatele lui Nuvolari (ambii pe Alfa-Romeo de 2 l), se apropie, înainte de un viraj, la cîteva centimetri de mașina lui Tazio și, cu butucul roții din dreapta față, îi atinge imperceptibil centrul roții din stînga spate, dezechilibrîndu-l și provocîndu-i un derapaj exagerat. Astfel Varzi preia conducerea.

În turele următoare, Nuvolari prinde momentul și se revanșează în același mod.

Desigur, nu putem fi de acord cu asemenea gesturi nesportive. Trebuie să remarcăm însă că ambele manevre au fost executate la peste 160 km pe oră, cu atîta finețe și discreție, încît numai cîteva spectatori le-au sesizat.

De un curaj fără limite, Nuvolari poseda un stil pur acrobatic, fantezist, cu reflexe miraculoase, care îi scoteau din situațiile cele mai critice. Varzi, extrem de precis, calculat, speculativ, urmărea fiecare greșeală de conducere sau de tactică a adversarului, pentru a-l întrece.

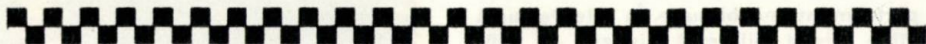
Iată și părerea lui Enzo Ferrari, care în acel ani de glorie era și el pilot de curse: «În 1931, cu ocazia unor antrenamente pe circuitul celor «TreI provincii», l-am rugat pe Nuvolari să-mi arate cum negociază viraje mai dificile. Cu toate că îi eram adversar, m-a poftit în mașină, fără nici o ezitare. După o lungă linie dreaptă, s-a apropiat primul viraj. Eram sigur că Tazio a frînat mult prea tîrziu și mă așteptam la un «tête à queue», urmat de o inevitabilă răsturnare în șanțul de pe marginea șoselei. Spre surprinderea mea, Nuvolari parcursese tot virajul cu acceleratorul la podea, în derapaj controlat pe patru roți și intra acum, cu cea mai perfectă precizie, într-o altă linie dreaptă. A continuat să negocieze tot restul virajelor în același stil fenomenal, contrar instinctului, care îi dictează ridicarea piciorului de pe accelerator, pentru micșorarea vitezei la o valoare convenabilă».

Acesta era secretul «demonului din Mantua», acesta era stilul care îl deosebea de ceilalți alergători și care îi dădea o superioritate necontestată.

Nuvolari, provenit dintr-o familie săracă, a avut un «debut» destul de dificil. El nu-și putea permite să cumpere o mașină de curse, care atîngea prețuri astronomice și de aceea a fost întotdeauna angajatul unei uzine sau al unei echipe. Varzi, fiu de industriaș, nu admitea să conducă decît mașini proprietate personală. Acest orgoliu îl determina să apară în costume și salopete de o croială și calitate inedită, unicate, care deveneau etalon pentru ceilalți alergători. Nuvolari, dimpotrivă, își purta vechiul și eternul pulover galben, de boem; pulover rămas proverbial și păstrat și azi în muzeul de la Mantua. În jurul gîtului își punea un tuiar cu tricolorul italian și cu o mică broască țestoasă de aur.

Dacă Nuvolari s-a stins încă în plină glorie, la fel de impetuos chiar la 50 de ani, Varzi a băut din amara cupă a declinului, pe care n-a avut tăria s-o evite. Achille devenise morfinoman și se pare că accidentul din Marele Premiu al orașului Berna, în care a fost ucis ratînd un viraj, se datorește excesului de stupefiante care îi măcinau nervii.

Delly CRĂSNARU



Scoli de pilotaj sportiv

O MAȘINĂ DE CURSE ALEARGĂ CU TOATĂ VITEZA PE PANGLICA CENUȘIE A PISTEI. SE APROPIE O CURBĂ. PILOTUL FRÎNEAZĂ CÎTEVA MOMENTE, DUPĂ CARE DIN NOU, CU GAZELE ÎN PLIN, ATACĂ DEZINVOLT VIRAJUL

IATĂ ÎNSĂ UN LUCRU CURIOS: ÎN PRIMA PARTE A CURBEI MAȘINA SE ASAZĂ PUȚIN OBLIC PE AXUL PISTEI, PENTRU CA DUPĂ ACEEA SĂ ȚÎSNEASCĂ PUTERNIC ÎNAINTE ESTE O DEMONSTRAȚIE ACROBATICĂ? NU, ESTE NUMAI UNUL DIN PROCEDEELE ÎNSCRISE ÎN «REPERTORIUL» PILOTELOR DE CURSE.

Arta de a conduce mașini de curse, de a lua parte la întreceri și de a câștiga uneori este un lucru care ține, în cea mai mare parte, de talent. Dar numai talentul nu ajunge: el trebuie cultivat, șlefuit, îmbogățit.

Numeroși alergători își desăvîrșesc talentul prin autoinstruire, trăgînd cu ochiul la marii campioni, antrenîndu-se zile întregi, săptămîni, luni la rînd. Chiar cei mai străluciți piloți recunosc faptul că au mereu de învățat cîte ceva, că drumul desăvîșirii în arta conducerii mașinilor de competiții nu se sfîrșește niciodată.

Amintindu-și de profesorii săi în dura școală a pilotajului sportiv, Stirling Moss a spus că aproape tot ce a învățat în această privință i s-a datorase lui Fangio. «Cel mai bun curs de pilotaj din toate timpurile, precizează el, era să fii plasat la două lungimi de mașină în urma lui Juan Manuel. Conducînd în spatele lui, am învățat mai mult decît în șapte ani de curse».

În ceea ce privește poziția la volan — corpul alungit, brațele întinse — Moss mărturisește că a «furat-o» de la Nino Farina, campionul mondial al anului 1950. Iar Farina împrumutase poziția respectivă de la marele Nuvoletti, care o intuise încă de prin anii 30.

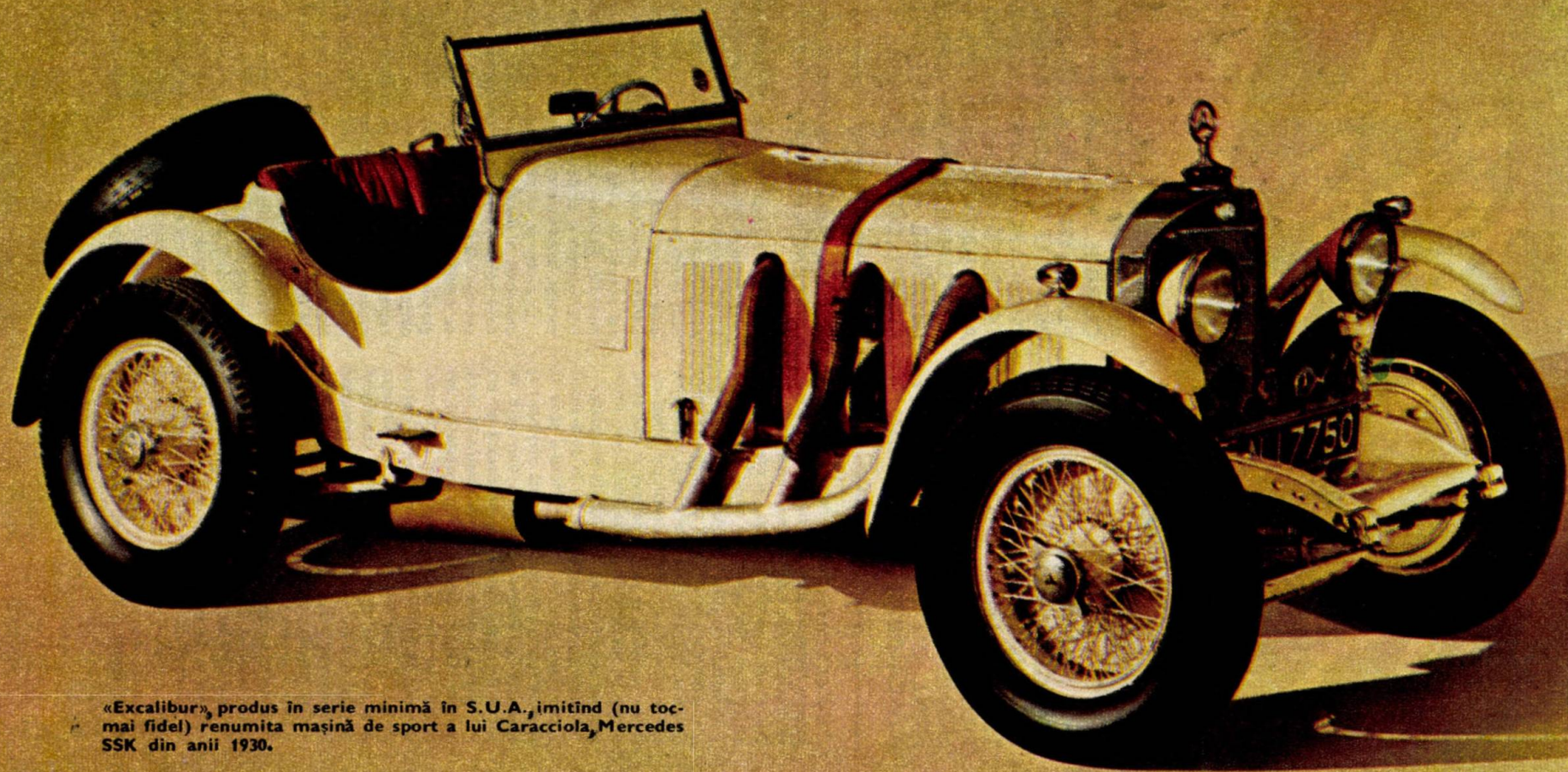
Înstruirea «după ureche» era metoda unică de învățare a pilotajului sportiv pînă la ultimul război mondial. Ca să-și desăvîrșească măiestria, tinerii alergători trebuia fie să-i studieze atent pe maeștri, fie să aibă norocul de a întîlni un șef de echipă (un «manager», cum se spune în lumea curselor) care să se ocupe metodic de instruirea lor. Unul din cei mai străluciți sefi de echipă a fost Alfred Neubauer de la

Mercedes. Acesta a contribuit la formarea multor piloți de renume, printre care și Herman Lang.

Debutînd oficial în echipa Mercedes pe dificilul circuit Nürburgring, pe o ploaie torențială, Lang a derapat de mai multe ori și a părăsit pista. Accidentul l-a impresionat atît de rău, încît multă vreme nu se mai încumeta să conducă pe umezeală. Dar tocmai în această situație critică a intervenit Neubauer. Iscusitul manager s-a ocupat de Lang cu răbdare, l-a antrenat metodic, făcîndu-l să-și piardă complexele de inferioritate și să devină din nou un alergător curajos, experimentat, stăpîn pe mașina sa.

Dezvoltarea extraordinară a sportului automobilistic a determinat inițierea, în ultimele două decenii, a unor școli sau cursuri de pilotaj sportiv. Acestea sînt inițiate și conduse fie de unele automobil-cluburi naționale sau regionale, fie de unele persoane particulare (de obicei alergători de notorietate). Probele teoretice și practice au loc pe unele din cele mai cunoscute circuite de automobilism — la Zolder (Belgia), la Ontario (SUA), la Nürburgring și Hockenheim (FRG), la Brands Hatch și Snetterton (Anglia), la Vallelunga (Italia), la Le Mans și Montlhéry (Franța).

Venind în Europa să-și încerce șansele, Emerson Fittipaldi s-a înscris la cursurile de pilotaj de la Snetterton conduse de Jim Russell. Deși alergase în țara sa (Brazilia), în cursele de motociclete și automobile și deși obținuse unele succese, Fittipaldi și-a dat seama că trebuie să învețe metodic arta pilotajului. Școala de la Snetterton l-a pus în mină armele succesului și



«Excalibur», produs în serie minimă în S.U.A., imitînd (nu tocmai fidel) renumita mașină de sport a lui Caracciola, Mercedes SSK din anii 1930.

rezultatele bune n-au întârziat să se arate.

Cu multă admirație vorbește despre cursurile de pilotaj sportiv și tânărul as francez, François Cevert. Înainte de a se angaja în marile întreceri de formulă, Cevert s-a înscris la școala de pilotaj Winfield, care își ține cursurile pe circuitul Jean Behra și care este profilată numai pe mașini monoplas.

Un loc important în programul de învățămînt îl ocupă studiul virajelor. Pe circuitul de la Winfield există cinci curbe, pe care elevii le parcurg mai întâi pe jos, studiindu-le în detaliu, învățîndu-le «par coeur» (pe de rost). Apoi se urcă la volan și le exersează de nenumărate ori, sub atenta supraveghere a instructorului. Cînd primul viraj a fost însușit bine, se trece la al doilea și așa mai departe. Abia la urmă, candidatul are permisiunea de a acoperi un

Pentru a fi admis la cursurile ei, candidatul trebuie să îndeplinească una din următoarele condiții: 1. să cunoască mecanica; 2. să fie campion de motociclism; 3. să fi participat ca navigator la mai multe raliuri importante; 4. să se fi calificat onorabil în cîteva concursuri destinate începătorilor; 5. să dispună de suficienți bani pentru a cumpăra și întreține o mașină de curse admisă în întrecerile promoționale.

Pe lângă școlile de pilotaj sportiv, mai există la ora actuală, în diferite țări, și unele cursuri de învățare a conducerii automobilului în condiții speciale: gheață, zăpadă, polei, ploaie etc. Un astfel de curs este condus în Olanda de fostul aviator Rob Slotemaker, actualmente un reputat alergător de raliuri. Înainte de a lua startul, în echipaj cu Tonny Fall, în maratonul Londra-



Jimmy Greaves (stînga) și Rob Slotemaker în timpul unei lecții de pilotaj.

tur de pistă complet, sub controlul cronometrului.

Seleționările au loc permanent, pe toată durata cursului. O serie poate număra 150—200 de candidați, dar cursul complet nu este absolvit decît de 7—8; cei inapți sînt eliminați.

Drumul spre volanul unei mașini de curse este anevoios, costisitor, plin de pericole. Taxele ce se percep pentru un curs de pilotaj sînt egale sau chiar depășesc prețul unui autoturism de clasă mijlocie. Tinerii dornici de afirmare fac deosebite eforturi pentru a aduna banii de taxe.

Unele școli de pilotaj sînt și mai pretențioase.

Mexico City, însuși cunoscutul fotbalist englez Jimmy Greaves a fost elevul lui Slotemaker.

Cursul de conducere din Olanda nu are pretenția de a face din elevii săi niște ași ai volanului, niște viitori campioni. Școala respectivă urmărește să familiarizeze conducătorii de talent și experiență medie cu mersul în alură vie, cu manevrele necesare evitării accidentelor, cînd intervine o situație critică. Iar dacă, după absolvire, vreunul din elevi se va înscrie în competițiile sportive și va obține succese — cu atît mai bine!

Dumitru ȘOMUZ

UN RECORD

în imagini

km/h
/1000

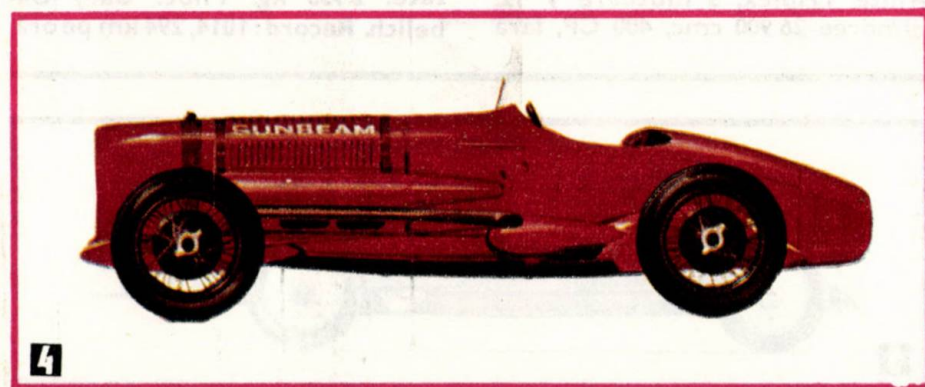
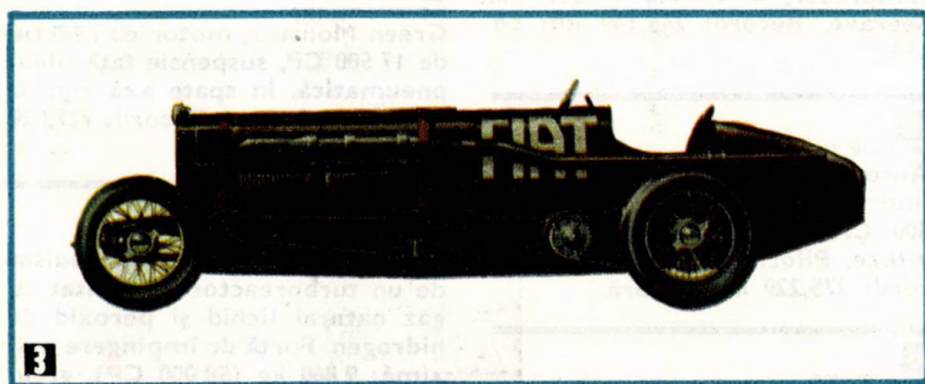
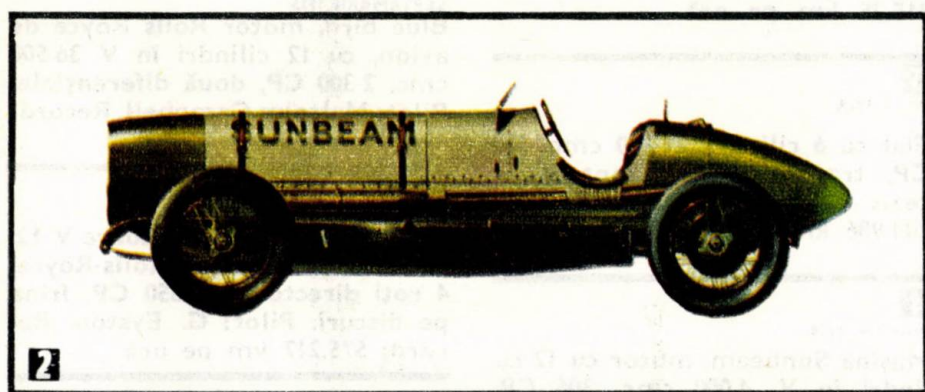
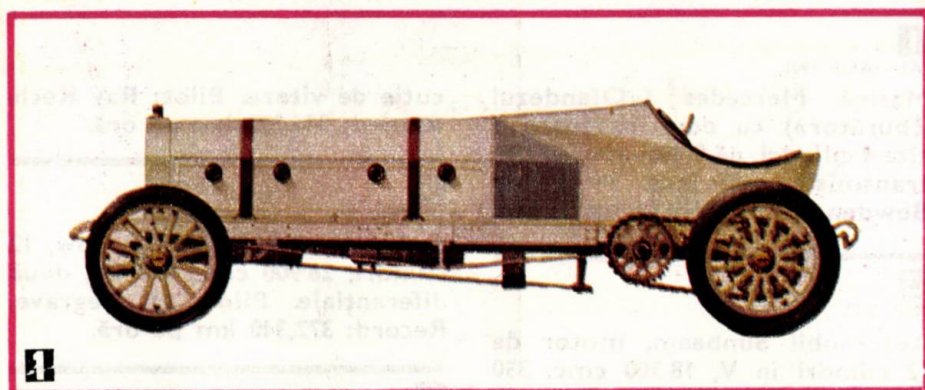
«VITEZA ESTE SUPERLATIVUL MIȘCĂRII» A SPUS CINEVA ȘI SE PARE CĂ N-A EXAGERAT, PENTRU CĂ SÎNT DE-A DREPTUL IMPRESIONANTE RECORDURILE PE CARE OMUL A REUȘIT SĂ LE REALIZEZE, ÎN SECOLUL NOSTRU, CU AJUTORUL UNOR VEHICULE SPECIALE: AVIOANE, MOTOCICLETE, AUTOMOBILE, BĂRCI CU MOTOR. AVIATORII AU ȘI DEPĂȘIT VITEZA SUNETULUI, IAR UNII DINTRE EI TIND SĂ TREACĂ PESTE ZIDUL HIPERSONIC. PE APĂ, RECORDUL ABSOLUT DE VITEZĂ A AJUNS ÎNCĂ DIN 1964 LA 444 KM PE ORĂ.

UNUL DINTRE CELE MAI INTERESANTE ȘI MAI VIU DISPUTATE RECORDURI DIN LUME ESTE RECORDUL MONDIAL ABSOLUT DE VITEZĂ TERESTRĂ, OBTINUT CU AUTOMOBILE SAU CU VEHICULE CU ROTI, SPECIAL CONSTRUITE ÎN ACEST SENS. IDEEA ACESTUI RECORD A APĂRUT LA SFÎRȘITUL SECOLULUI TRECUT, O DATĂ CU REALIZAREA PRIMELOR AUTOMOBILE. ATUNCI CHASSELOUP — LAUBAT A REUȘIT SĂ ALERGE, CU O MAȘINĂ CU MOTOR ELECTRIC CU «FANTASTICA» VITEZĂ DE... 64 KM PE ORĂ. CEVA MAI TÎRZIU, ÎN 1899, CAMILLE JENATZY RIDICĂ RECORDUL LA 105 KM PE ORĂ.

PRIMELE RECORDURI DE VITEZĂ, OMOLOGATE SAU NEOMOLOGATE, AU FOST STABILITE CU VEHICULE DERIVATE DIN MAȘINI DE MĂRCI CUNOSCUTE: MERCEDES, SUNBEAM, FIAT. ÎNCEPÎND DIN 1926, RECORDUL MONDIAL DEVINE OPERA UNOR PILOȚI ȘI A UNOR MAȘINI SPECIAL PREGĂTITE ÎN ACEST SENS, PENTRU PROPULSIE FOLOSINDU-SE SAU MOTOARE DE AUTOMOBIL MODIFICATE SAU MOTOARE DE AVION.

PENTRU OMOLOGAREA PERFORMANTELOR DE VITEZĂ CU AUTOMOBILUL, FEDERAȚIA INTERNAȚIONALĂ DE SPECIALITATE A STABILIT, ÎNCĂ DE LA ÎNCEPUT, CÎTEVA CONDIȚII OBLIGATORII, PRINTRE CARE: A) VEHICULUL SĂ AIBĂ PATRU ROTI; B) PUTEREA MOTORULUI SĂ SE TRANSMITĂ ROTILOR PRIN ANGRENAJ. ÎN ULTIMII ZECE ANI ÎNSĂ, A FOST NEVOIE DE O MODIFICARE, ÎN SENSUL DE A SE OMOLOGA ȘI RECORDURILE OBTINUTE CU VEHICULE PROPULSATE DE MOTOARE REACTIVE SAU CHIAI DE FUZEE.

ÎN PAGINILE ALĂTURATE, AM SELECTAT UN NUMĂR DE FOTOGRAFII COLORATE ALE UNORA DIN MAȘINILE CU CARE S-A BĂTUT RECORDUL MONDIAL ABSOLUT DE VITEZĂ. ÎNCEPEM ACEASTĂ SUITĂ DE FOTOGRAFII CU MERCEDESUL CARE, ÎN 1905, A MERS CU 176,61 KM PE ORĂ ȘI O ÎNCHEIEM CU VEHICULUL DE FORMĂ CU TOTUL ORIGINALĂ, AL LUI GARY GABELICH, REALIZATORUL MEDIEI ORARE DE 1014 KM, ÎN ANUL 1970.



1

IANUARIE 1905.

Mașină Mercedes («Olandezul Zburător») cu două motoare a câte 4 cilindri, de 9 200 cmc, 60 CP, transmisie prin lanț. Pilot: H. Bowden. Record: 176,61 km pe oră.

2

MAI 1922.

Automobil Sunbeam, motor de 12 cilindri în V, 18 300 cmc, 350 CP. Pilot: K.L. Guinness. Record: 215,25 km pe oră.

3

IULIE 1924.

Fiat cu 6 cilindri, 21 700 cmc, 300 CP, transmisie prin lanț, 4 viteze. Pilot: E. Eldridge. Record: 234.986 km pe oră.

4

MARTIE 1926.

Mașină Sunbeam, motor cu 12 cilindri în V, 4 000 cmc, 306 CP, compresor, 4 viteze. Pilot: H. Segrave. Record: 245,149 km pe oră.

5

APRILIE 1927.

Automobil Babs, motor cu 12 cilindri în V, cilindree 26 900 cmc, 400 CP, transmisie prin lanț, 4 viteze. Pilot: Parry Thomas. Record: 275,229 km pe oră.

6

APRILIE 1928.

White Triplex, 3 motoare V 12, cilindree 26 900 cmc, 400 CP, fără

cutie de viteze. Pilot: Ray Kech. Record: 334,022 km pe oră.

7

MARTIE 1929

Irving Napier Golden Arrow, 12 cilindri, 26 900 cmc, 925 CP, două diferențiale. Pilot: H. Segrave. Record: 372,340 km pe oră.

8

SEPTEMBRIE 1935.

Blue bird, motor Rolls Royce de avion, cu 12 cilindri în V 36 500 cmc, 2 300 CP, două diferențiale. Pilot: Malcolm Campbell. Record: 484,818 km pe oră.

9

SEPTEMBRIE 1938.

Thunderbolt, două motoare V 12, 36 500 cmc, fabricație Rolls-Royce, 4 roți directoare, 2 350 CP, frâna pe discuri. Pilot: G. Eyston. Record: 575,217 km pe oră.

10

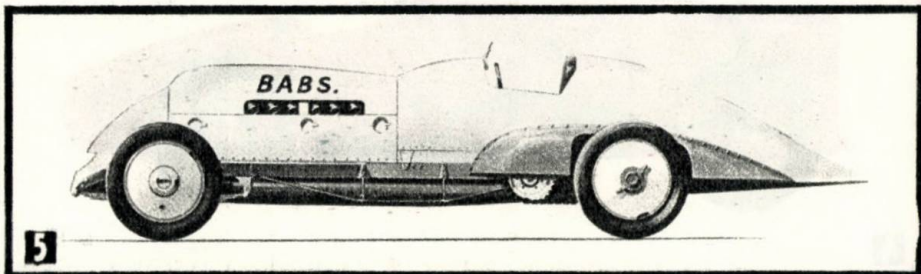
NOIEMBRIE 1965

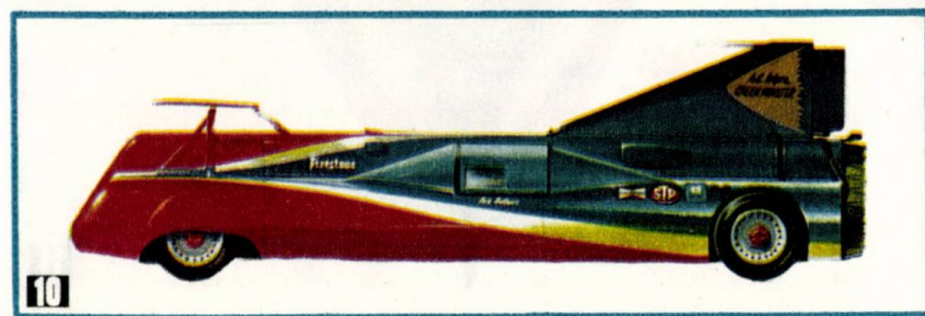
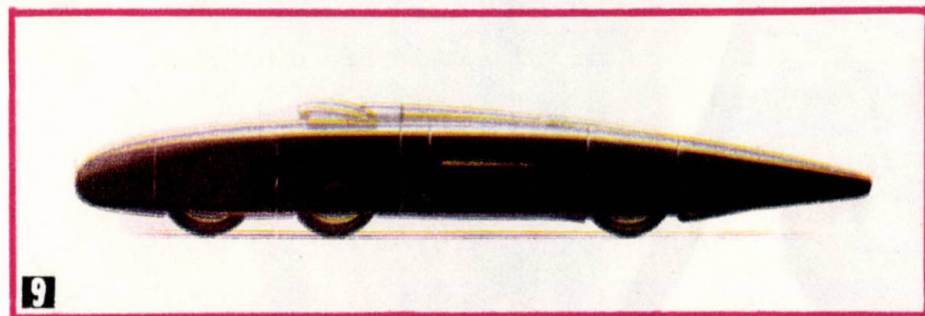
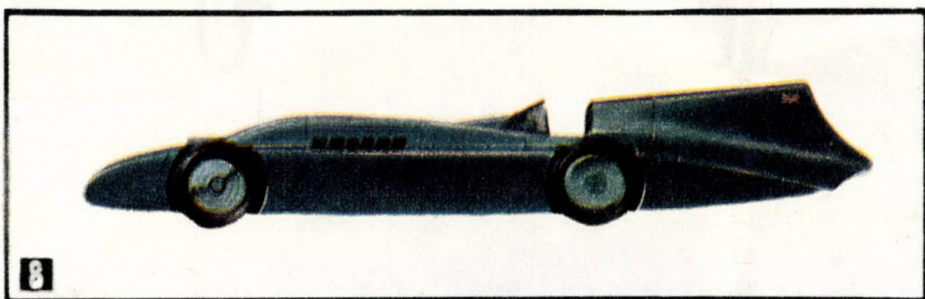
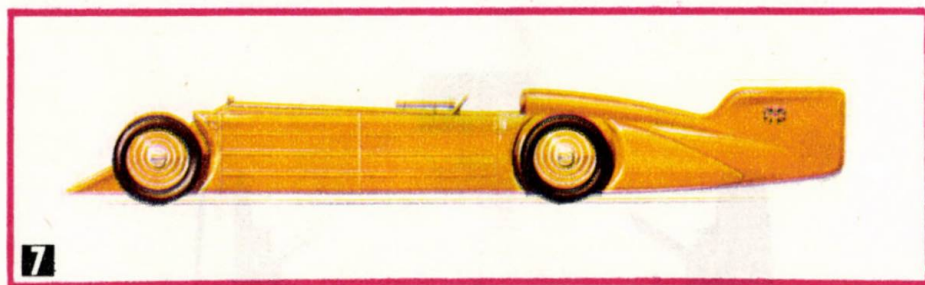
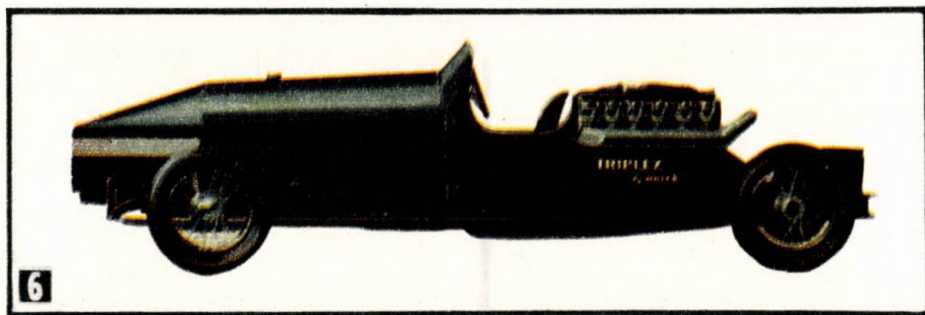
Green Monster, motor cu reacție de 17 500 CP, suspensie față oleo-pneumatică, în spate axă rigidă. Pilot: Art Arfons. Record: 927,829 km pe oră.

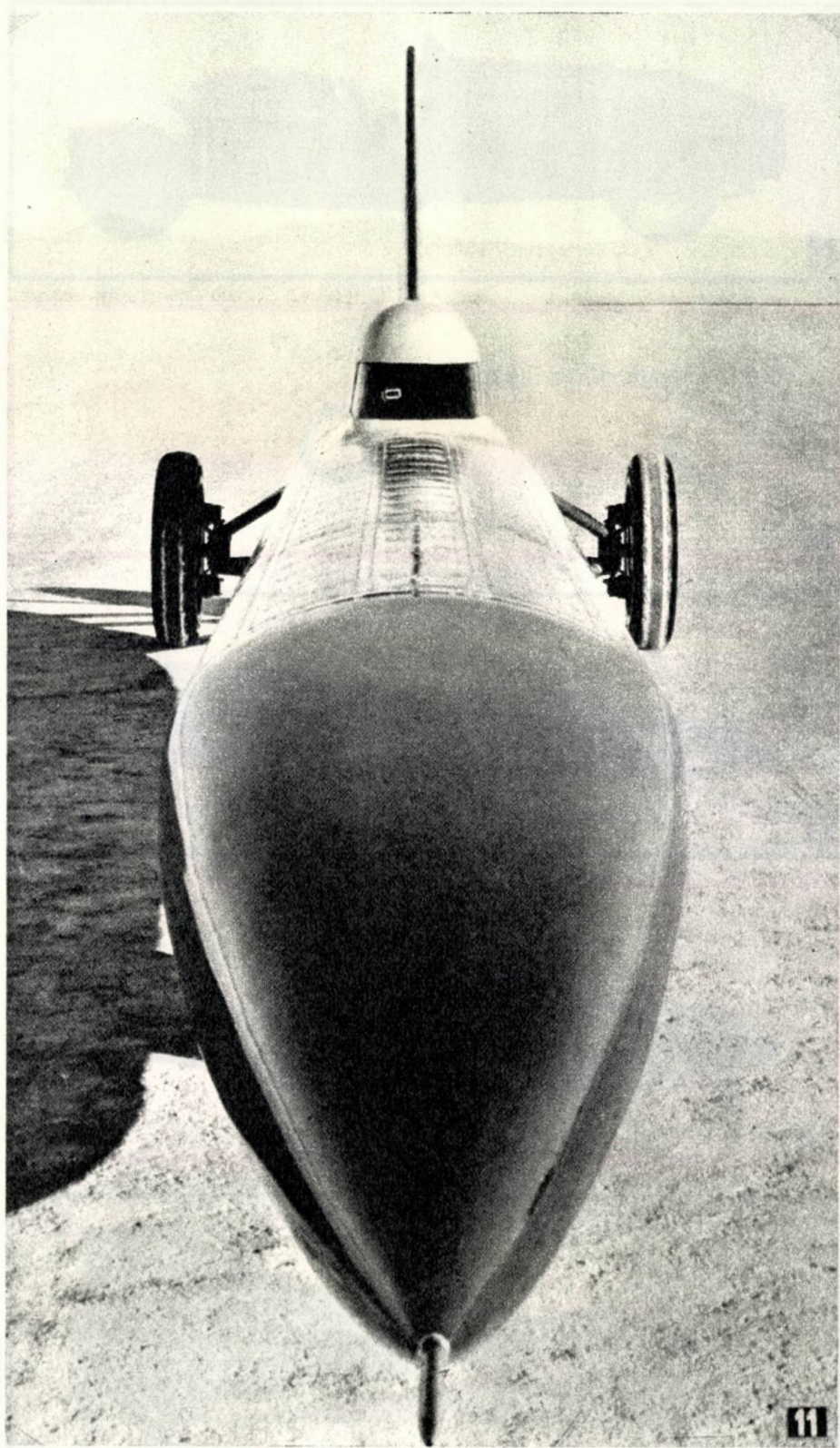
11

OCTOMBRIE 1970.

The Blue flame, vehicul propulsat de un turboreactor alimentat cu gaz natural lichid și peroxid de hidrogen. Forță de împingere maximă: 9 860 kg (58 000 CP), greutate: 2 950 kg. Pilot: Gary Gabell. Record: 1014,294 km pe oră

**5**





11



FILATELIE

Poșta din San Marino a emis o serie de 15 timbre reprezentând retrospectiva dezvoltării automobilului. Valorile seriei sînt cuprinse între 1 și 150 de lire, iar desenele — frumos executate — înfățișează «trăsuri fără cai» construite la sfîrșitul secolului trecut și în primul deceniu al veacului nostru. Iată, în ordine, modelele de mașini de muzeu reprezentate pe cele 15 timbre: Duryea 1892 (1 liră); Panhard-Levassor 1895 (2 lire); Peugeot 1895 (3 lire); Daimler 1899 (4 lire); Fiat 1899 (5 lire); Decauville 1900 (10 lire); Wolseley 1901 (15 lire); Benz 1907 (20 lire); Napier 1903 (25 lire); White 1903 (30 lire); Oldsmobile 1904 (50 lire); Renault 1904 (70 lire); Isotta Fraschini 1908 (100 lire); Bianchi 1910 (115 lire); Alfa 1910 (150 lire).



Mărturisiri...



EMERSON FITTIPALDI a văzut lumina zilei la 12 decembrie 1946 la Sao Paulo, în Brazilia. Are înălțimea de 1,74 m, cântărește 72 kg și este căsătorit cu Maria-Helena. Iubește schiul nautic și motociclismul. După o scurtă activitate în cursele pe două roți, în 1965 debutează în automobilism pe o mașină Renault Gordini. La vârsta de 20 ani (1966) vine în Europa, se înscrie la școala de pilotaj a lui Jim Russel și ia parte, în Anglia, la cursele din Formula Ford. În 1969 începe să alerge cu mașini de formula 3, iar un an mai târziu Colin Chapman îi oferă un Lotus pentru Marele Premiu al Angliei. După moartea lui Rindt (septembrie 1970), devine primul pilot al casei Lotus și face senzație câștigând Marele Premiu al S.U.A. În 1972 câștigă campionatul mondial.

Toată lumea este de acord cu ascensiunea meteorică a lui Fittipaldi. Dar venind din Brazilia, tânărul pilot poartă pe umeri o povară — povara celebrității lui Pelé. Adeseori este întrebat, va reuși să se ridice deasupra marelui fotbalist în inima publicului brazilian? Emerson, modest din fire, răspunde: «Nu voi reuși acest lucru. Sportivi de talia lui Pelé nu apar în fiecare generație și nici în fiecare țară. Știu că unii vor să mă considere încă de pe acum un fel de erou național. Dar acești oameni greșesc. Victoriile mele, oricât de strălucite și oricât de fulgerătoare ar fi, nu mă vor face să-mi pierd capul. Cînd știu că am alături de mine un Stewart sau un Ickx, cînd merg în urma lor într-o cursă, îmi dau seama că mai am multe de învățat.

S-a scris și se scrie mereu despre mine. Inginerul și ziaristul Paul Frère, pe care îl respect pentru experiența sa, a spus că dețin secretele unui stil sobru și precis. Campionul Franței la cursele de formula 3, Francois Mazet, a afirmat că sînt un acrobat, un pilot cu un fermecător simț al echilibrului. Cred că în toate acestea este puțină exagerare.

Am avut norocul să-mă nasc într-o familie în care sporturile mecanice sînt iubite sincer. Tatăl meu a făcut motociclism pînă în 1952, cînd un accident neînsemnat — totuși un accident — a pus capăt activității sale sportive. După această întimplare, s-a dedicat ziaristicii. Fratele meu Willson, născut cu trei ani înaintea mea, a alergat la karting. Acum merge și el în campionatul mondial.

Și eu am condus karturile, un număr de ani, pînă prin 1967 și am devenit chiar campion național. Poate la volanul acelor minuscule automobile mi-am cultivat simțul echilibrului, despre care vorbește Mazet. Am concurat și la motociclism, de la vîrsta de 15 ani, pe mașini de 50 cmc. Dacă, într-adevăr, sînt un «acrobat», atunci această artă am învățat-o pe motocicletă.

Cred că un bun pilot trebuie să fie, în același timp, și mecanic priceput. Nu ajunge să te urci în mașină și să-i dai bătaie. Trebuie să cunoști o sumedenie de probleme tehnice, trebuie să simți mașina, să-i judeci comportamentul cu o competență dublă: de alergător și de tehnician. Cursele nu mai sînt ca pe vremuri o problemă empirică, pradă multor necunoscuturi; ele au devenit în vremea noastră o știință.

Mi-a plăcut tehnica din copilărie. Împreună cu fratele meu, am construit karturi, iar mai târziu, prin 1967, am realizat chiar un automobil de formulă. Acea mașină mi-a procurat multe bucurii: într-un singur an am câștigat cu ea cinci curse și titlul de campion al Braziliei.

Sînt fericit că mi s-a dat posibilitatea să vin în Europa pentru a concura. Așa a făcut și strălucitul nostru înaintaș, argentinianul Fangio, așa trebuie să facă și alții. Se organizează curse automobilistice și în America de Sud, dar adevărata consacrare pentru un pilot nu i-o poate da decît Europa.

Aici, pe «bătrînul continent», doi oameni au contribuit la lansarea mea: Jim Russel, de la care am învățat pilotajul sportiv, și Colin Chapman, care a avut curajul să-mi ofere o mașină de formulă 1. Mi s-au făcut o serie de propuneri în ultima vreme, am fost contactat chiar și de oamenii lui Ferrari. Dar n-am de gînd să-l părăsesc pe Chapman. Sînt foarte strîns legat de mașinile Lotus.

Cînd reușești să ajungi în fruntea curseilor, să intri în cercul atît de restrîns al piloților de Grand Prix, ești mereu întrebat: cit câștigi? Nu ocolesc răspunsul: un pilot-vedetă câștigă mult, cursele îi aduc mulți bani. Dar eu declar sincer că nu banii contează, în primul rînd. Important este că poți practica o meserie care îți place, pe care o iubești. Și ce poate fi mai grozav decît acest lucru!

Mărturisiri...



JACKY ICKX, fiul unui reputat ziarist și istoric de automobilism, s-a născut la 1 ianuarie 1945 la Bruxelles. În 1963 (la vârsta de 18 ani) devine campion de motociclism al Belgiei, victorie pe care o reeditează și în anul următor. În același timp, debutează în concursurile de automobilism și câștigă un titlu național la mașini de turism. Remarcat de Ken Tyrrell, este lansat de acesta, în 1966, în întrecerile de formula 3, pentru ca în 1967 să fie promovat pe o mașină de formula 2 și să încheie sezonul cu un titlu de campion european. Peste un an este angajat de Ferrari și câștigă Marele Premiu al Franței contând pentru campionatul mondial. Jacky Ickx a luat startul în peste 300 de curse și a câștigat 30 de victorii internaționale, printre care și întrecerea de 24 ore de la Le Mans (1969). Vicecampion mondial în 1969 și 1970, el este socotit astăzi unul dintre cei mai experimentați alergători de Grand Prix, candidat incontestabil pentru un viitor titlu suprem.

«Te gindești cumva să te retragi din cursele de automobile?» a fost întrebat nu de mult Jacky Ickx. El a răspuns afirmativ la această întrebare și atitudinea sa a părut puțin extravagantă, pentru că tânărul pilot belgian se găsește la vârsta la care alți alergători celebri (Fangio, Brabham, Hill) abia își începeau consacrarea.

«Nu știu precis când voi renunța la curse — spune Ickx. Aceasta s-ar putea să se întâmple mai devreme sau mai târziu. Ceea ce mi se pare o certitudine este faptul că nu voi continua activitatea mea sportivă peste vârsta de 30 de ani. Eu n-am considerat niciodată competițiile ca un scop final, ci ca un mijloc. Când aveam 17—18 ani, cursele mi-au oferit prilejul unei restabiliri personale. Mai târziu, ele mi-au mijlocit dezvoltarea, pe toate planurile. Dar eu le-am considerat întotdeauna ca o introducere în ceea ce consider adevărata mea viață. Făcând o comparație, trebuie să spun că mă simt întru totul ca și cum aș fi purtat de o rachetă cu trei trepte, în care sportul automobilistic reprezintă treapta a doua. Primul etaj al navei mele cosmice l-au constituit anii de educație, al doilea etaj sînt cursele, iar al treilea este adevărata mea viață.

Prin «adevrata viață» înțeleg viața de familie, viața socială, activitatea de promotor în folosul oamenilor. Sînt convins că a doua fază este ca și încheiată. O mai prelungesc din motive personale... Mai alerg încă la curse pentru bucuria de a progresa, pentru că verbul «a progresa» înseamnă totul pentru mine.

Ceea ce găsesc deosebit de interesant în sportul pe care îl practic este faptul că pot întotdeauna — zilnic chiar — să măsoar progresul pe care îl fac. În ziua în care voi înceta să progrez, voi considera că am ajuns pe linia de sosire, că ceasul retragerii a sosit...

Sînt întrebat mereu dacă aș dori să

devin campion mondial. Care pilot nu dorește acest lucru? Am fost de cîteva ori foarte aproape de acest țel la care mă gîndesc și eu, și soția mea Catherine, și părinții noștri. Este, de fapt, motivul pentru care nu m-am retras încă, și pentru care nici familia nu a încercat să mă facă să mă opresc.

S-ar putea să nu-mi realizez acest vis pînă la ora retragerii. Dar nu-mi voi face prea mari griji. Dacă nu mă înșel, Jerome K. Jerome este acela care spune într-una din cărțile sale că un alpinist forțează muntele nu atît pentru a-l cucerii, ci pentru frumusețea acțiunii în sine. Mi-a rămas în minte această aserțiune, așa cum mi-au rămas și altele din cărțile ce le citesc. Îmi place lectura de cînd eram mic. Este un mod eficient de a mă instrui. Călătorind dintr-un colț de lume în altul, de la o cursă la alta, stau în avion cite trei-patru sute de ore pe an. Și ce aș putea să fac în acest timp decît să citesc?

Sînt invitat adeseori să vorbesc despre pericolul curselor, despre moarte. Eu nu ocolesc acest subiect și îmi expun părerile deschis, obiectiv, sincer, fără exagerări. Meseria de pilot pretinde o mare luciditate, orice iluzie fiind periculoasă. Trebuie să ști exact cum se abordează un viraj, ce viteză permite el, care sînt posibilitățile tale și ale mașinii. Pilotul este dator să vadă întotdeauna adevărul și numai adevărul.

Cursele sînt într-adevăr periculoase, dar aceasta este doar a doua față a medaliei. Credeți-mă, eu nu am înțeles nici un alergător care participă la curse pentru că acestea sînt periculoase. Nimeni dintre noi nu lubeste moartea. Acceptăm pericolul și atîta tot. Îl acceptăm pentru că face parte din regula jocului. Dacă într-o zi acest pericol ar dispărea cu desăvîrșire, atunci noi am deveni cei mai fericiți oameni de pe pămînt.»





OAMENI ȘI BOLIZI PE ECRANE

Pistele de automobilism nu reprezintă un simplu spațiu în care destine anonime se interferează, ci locul unde omul se leagă de istoria unei mașini, a unei curse, a unei victorii, de unde, uneori, legendele își trag obârșia. Aceste legende oferă motive narative scriitorilor și scenariștilor, dându-le posibilitatea să recreeze ambianța unei clipe, dilatate de un mare succes sau de o dispariție grandioasă.

«Stelele» curselor vin să imortalizeze pe peliculă realul sau fantasticul ireal, scris cu pneurile pe panglicile cenușii de beton sau asfalt. «Pista focului» cu Mickey Rooney, «Bolidul roșu» cu Tony Curtis, «Destin pe asfalt» cu Kirk Douglas, «Indianapolis, pista infernală» cu Paul Newman — iată numai câteva dintre cele mai memorabile pelicule dedicate curselor automobilistice.

În Italia s-a turnat «Ultima întâlnire», cu Amedeo Nazzari în rolul inginerului Alfa. În film mai joacă Alida Valli și Jean-Pierre Aumont. Acesta din urmă interpretează rolul unui alergător francez care moare în timpul unei curse. Pelicula prezintă spectatorilor o serie de piloți faimoși ca Fangio, Farina, Bonetti și Sanesi.

«Indianapolis» este istoria unei ziariste, în interpretarea Barbarei Stanwyck, scandalizată de cinismul unui alergător (rol jucat de Clark Gable). Ziarista îl atacă violent pe pilot într-un

articol, periclitându-i cariera. Acțiunea ajunge în punctul ei culminant când se constată că articolul ziaristei citate prezintă identități cu un altul, ce a provocat sinuciderea pilotului. Reconcilierea Barbarei cu Clark Gable subliniază necesitatea comportamentului onest, a moralității. Eroii filmului retranscriu forța care prezidează acest comportament, acea forță care face pe alergător să alerge și pe ziarist să scrie.

*
*
*

Scriitorii, scenariștii, cineasții nu ocolesc automobilismul competițional. Ei asistă la cursele mari și, uneori, din aceste palpitanțe experiențe de viață, apar reportaje, povestiri, filme. În 1967, cunoscutul scriitor francez Bernard Clavel a primit invitația unei reviste săptămânale de a urmări întrecerea de 24 de ore de la Le Mans. Din acest impact cu lumea curselor s-a născut o carte, un reportaj-fluviu, intitulat «Victorie la Le Mans», publicat în editura Robert Laffont. Scris în manieră alertă, în capitole-secvențe, reportajul pare un autentic scenariu de film.

Claude Lelouch este prezent și el la unele din marile dispute ale așilor volanului, însoțit de aparate de filmare și de cameramanii săi. Cine a văzut, cu ani în urmă, acel răsunător succes «Un bărbat și o femeie» își aminteste că acțiunea se învîrtea în jurul unui pilot participant la ediția din 1966 a Raliului Monte-Carlo.

În film nu se spunea direct anul competiției, dar acest lucru nu era greu de ghicit, pentru că se făcea aluzie la descalificarea unor echipe, care concuraseră pe mașini Morris Cooper. Or, se știe că întimplarea s-a petrecut în 1966, când trei echipe ale firmei B.M.C., care se clasaseră pe primele locuri în raliu, au fost private de laurii victoriei, sub pretext că nu aveau sisteme de iluminare regulamentare. În acest fel, primul loc în clasamentul general a revenit unei mașini franceze, un Citroën condus de campion european Pauli Toivonen.

Lelouch s-a inspirat copios din realitățile raliului respectiv și a introdus în filmul său artistic scene «prinse» pe viu, chiar în momentul când competiția se desfășura.

Cel mai lung și mai grandios film de curse realizat până acum și proiectat la noi în țară este «Grand Prix», al regizorului american John Frankenheimer. Scenariul are la bază un roman de buzunar, scris de Manning Lee Stokes și publicat la New-York. Acțiunea este binecunoscută pentru că filmul a rulat aproape peste tot. Ceea ce se cunoaște mai puțin este modul de realizare.

În afară de eroii principali — unul dintre ei interpretat de Yves Montand — regizorul american a folosit din plin personaje reale din lumea curselor. El a filmat mii de metri de peliculă, în timpul desfășurării Marilor Premii de pe circuitele europene și americane, iar în film pot fi văzuți, în persoană, ași ai volanului ca: Graham Hill, Jochen Rindt, Pedro Rodriguez, Phil Hill etc. La un moment dat, pe circuitul de la Monaco, aparatul de filmat îi surprinde chiar și pe fostul mare campion dintre cele două războaie mondiale, Louis Chiron, precum și pe alergătorul și ziaristul Paul Frère.

Deși cronicarii de specialitate din țara noastră, ca și cei de peste hotare, n-au dat note bune filmului «Grand Prix», considerându-l neizbutit artistic, el rămâne totuși o frescă de amploare a lumii curselor. Frankenheimer are meritul de a fi depus o muncă grea, de lungă durată, pentru a pătrunde în cercurile încă nepătrunse ale așilor volanului, pentru a demitiza aceste cercuri și pentru a le arăta nu numai luminile dar și umbrele.

*
*
*

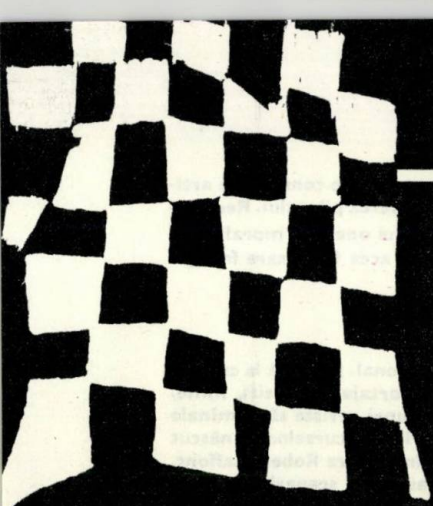
Un ambițios film de automobilism a realizat în ultimii ani și actorul american Steve Mc Queen. Cunoscut la noi din producția în culori «Locotenentul Bullitt», în care deține rolul principal, Mc Queen este, în ceasurile sale libere, un talentat alergător de motociclism și automobilism. El a concurat pe un Porsche 908 în cursa de 12 ore de la Sebring și s-a clasat al doilea după Mario Andretti, care a condus un Ferrari.

Actorul-pilot ar fi vrut să ia startul în 1970, în echipaj cu Jackie Stewart, în cursa de la Le Mans, dar s-au opus atât producătorul, cât și societatea sa de asigurări. Pasiunea pentru vestita întrecere de pe circuitul francez și-a canalizat-o în altă direcție: a realizat un film artistic de mare anvergură, a cărui acțiune se desfășoară la Le Mans.

Steve Mc Queen joacă în acest film rolul unui pilot al echipei Gulf-Porsche, care este angajat într-o aprigă dispută sportivă, în cursa de 24 de ore, împotriva unui alergător de la Ferrari. «Țesătura» dramatică, din care nu lipsesc nici conflictele sentimentale, contează mai puțin. Ceea ce reține însă atenția, în mod deosebit, este fondul pe care se desfășoară filmul, scenele autentice, prinse pe peliculă în timpul desfășurării întrecerii de la Le Mans.

Ca să-și realizeze filmul, Mc Queen a lucrat trei luni pe circuitul de la Sarthe, dirijând o echipă din care au făcut parte 56 de piloți, printre care Jacky Ickx, Jo Siffert, Derek Bell, Richard Atwood, Gerard Larrousse etc. El a avut la dispoziție 25 de automobile sport-prototip și G.T. și a «tras» peste 30 000 de metri de peliculă. Pentru filmarea accidentelor și a secvențelor mai dificile, când mașinile alergau cu 300 km pe oră, a folosit aparate speciale montate pe automobilele de curse; unele din aceste aparate erau dirijate prin telecomandă.

Toate filmele de până acum, inspirate din lumea curselor, au fost bine apreciate pentru latura lor documentară. Li s-au făcut însă reproșuri cu privire la calitatea artistică, la modul de conducere și de rezolvare a conflictului. Automobilismul competițional — acest domeniu de activitate, atât de pasionant și de dramatic prin însăși natura lui, își așteaptă încă scenariștii și regizorul inspirat. Cursele de automobile, în care atâtea destine umane se împletesc și se desfac, în care se petrec atâtea întâmplări neobișnuite, merită să figureze, într-o bună zi, la loc de cinste, în Panteonul artei cinematografice.



MAȘINI ȘI COMPETIȚII

Codul Sportiv Internațional, întocmit de Comisia Sportivă Internațională din cadrul F.I.A., prevede, în «Anexa J», trei categorii de mașini admise în competiții și anume:

Categoria A, autoturisme de serie omologate, împărțite în patru grupe: *grupa 1*, cuprinzând mașinile de turism de serie, produse în cel puțin 5000 bucăți anual, cu caroserie închisă, de 4—5 locuri, fără modificări; *grupa 2*, mașini de turism speciale, fabricate în cel puțin 1000 de exemplare anual, la care se admit unele modificări; *grupa 3*, mașini «grand tourisme» (G.T. de serie), cel puțin 1000 de bucăți anual; *grupa 4*, GT speciale, produse în serie minimă de 500 exemplare anual, la care se admit modificările precizate în Codul Sportiv.

Mașinile din categoria A se pot împărți în 13 clase, după cilindrarea motorului, mergînd de la 500 cmc pînă la nelimitat (peste 5000 cmc).

Rezultă deci că «Anexa J» împarte mașinile în categorii, grupe și clase de cilindree.

Categoria B înglobează mașinile speciale care nu sînt omologate ca produse de serie. Această categorie are numai grupele 5 și 6, adică mașini de sport cu două locuri, produse în număr limitat, experimental, pentru cursele de viteză. Cilindrarea maximă este de 3000 cmc.

Categoria C, mașini speciale pentru curse, împărțite în trei grupe: *grupa 7*, mașini de curse de 2 locuri; *grupa 8*, mașini de curse cu un singur loc construite conform formulelor 1, 2 sau 3; *grupa 9*, mașini de curse de formulă zisă «liberă», adică fără nici o restricție.

Formulele grupei 8, care se schimbă la fiecare 3—6 ani, sînt, în prezent următoarele:

Formula 1 (va expira probabil în 1974) prevede motoare aspirate pînă la 3000 cmc sau cu compresor pînă la 1500 cmc, benzină comercială Premium, greutate minimă 500 kg la gol etc.

Formula 2 (în vigoare pînă în 1976), 2000 cmc fără compresor, greutate minimă 450 kg pentru cele cu 4 cilindri sau 475 kg pentru cele cu 6 cilindri, benzină Premium, blocul provenind de la o mașină de serie, peste 1000 de exemplare anual, cutie cu maximum 5 viteze.

Formula 3, maximum 1600 cmc, bloc și chiulasă de serie, peste 5000 exemplare anual, cu modificări permise; orificiul de admisie avînd maximum 21,5 mm diametru, ampatament minim 2 m, ecarteramente peste 1,2 m, greutate minimă 440 kg la gol.

În afară de formulele 1, 2 și 3, mai există cîteva «formule naționale». Există de asemenea mașini folosind exclusiv organe mecanice Volkswagen sau de altă marcă, toate avînd un singur loc.

* *

Cursele la care pot participa mașinile din cele trei categorii (A, B și C) prezintă o mare diversitate, dintre care notăm următoarele:

Raliurile și maratoanele (gen Londra-Sidney), precum și *slalom-urile* și *concursurile de îndemînare* care sînt deschise numai pentru mașinile din categoria A. Grupele și clasele admise depind de regulamentul fiecărei curse.

Cursele de viteză pe circuit sau în coastă. La acestea pot alerga mașini din orice categorie, conform regulamentului respectiv.

Cursele de durabilitate (gen 24 ore de la Le Mans sau 6 ore de la Watkins Glen) sînt destinate numai mașinilor din categoriile A și B.

PLEDOARIE PENTRU

KARTING

Kartul este un automobil de dimensiuni reduse, ce se realizează cu eforturi aproape neînsemnate, dar care reprezintă foarte mult pentru copii și pentru tineretul ce trăiește în epoca tehnicii și a motoarelor. Cum a luat ființă această mașină minusculă? Din simpla joacă a unor aviatori, în căutarea unui mijloc de distracție pentru ceasurile lor libere. Cu timpul, această joacă a devenit un sport plăcut, instructiv.

La noi în țară a început să se vorbească despre karting prin 1960, când s-au și realizat câteva mici mașini. Există pe atunci intenția de a se organiza cu precădere întreceri sportive. Dar materialele speciale (roți, motoare, țevă etc.) lipseau și începutul a rămas doar un... început. Cu un kart de improvizație nu se putea organiza o activitate pretentioasă, de performanță.

După o pauză de câțiva ani, când am pornit din nou la drum, ne-am gândit să facem din karting nu o activitate sportivă, ci mai ales un mijloc de instruire și educare a copiilor, de inițiere a lor în tehnică, de «acoperire», cu o activitate plăcută, a timpului lor liber.

Ca să «demarăm», nu ne-au trebuit cine știe ce materiale costisitoare; ne-am mulțumit cu cele simple, ușor de procurat: motoare de motoarete «Carpați». În mai puțin de un an, au ieșit de pe «bandă» peste 80 de karturi. Era un adevărat succes.

Trebuie să arăt însă că n-am fi ajuns la un astfel de rezultat, dacă nu găseam înțelegere și sprijin la Consiliul Național al Organizației Pionierilor. În acest fel, încă din 1967, am dispus de atelierele Palatului Pionierilor din București, unde am realizat primele karturi.

Acum, această activitate a luat extindere. Micile automobile sînt prezente în toate județele țării — chiar și la sate — numărul karturilor ridicîndu-se la peste 1 200. Cu ajutorul lor se instruiesc mii de copii.

Pentru o mai eficientă dirijare a noii activități, în cadrul Federației Române de Modelism a luat ființă Comisia Centrală

de Karting. Aceasta a elaborat regulamente adecvate, le-a expedit pe teritoriu și a înființat comisii de specialitate în numeroase județe. Totodată, Comisia Centrală a impulsionat și a acordat asistență tehnică pentru construirea sau amenajarea unor piste pe care să se desfășoare în deplină siguranță antrenamentele și concursurile.

Întrebarea ce se pune acum este următoarea: cum trebuie să se procedeze pe viitor pentru a dezvolta această activitate, pentru a o face mai bogată în rezultate?

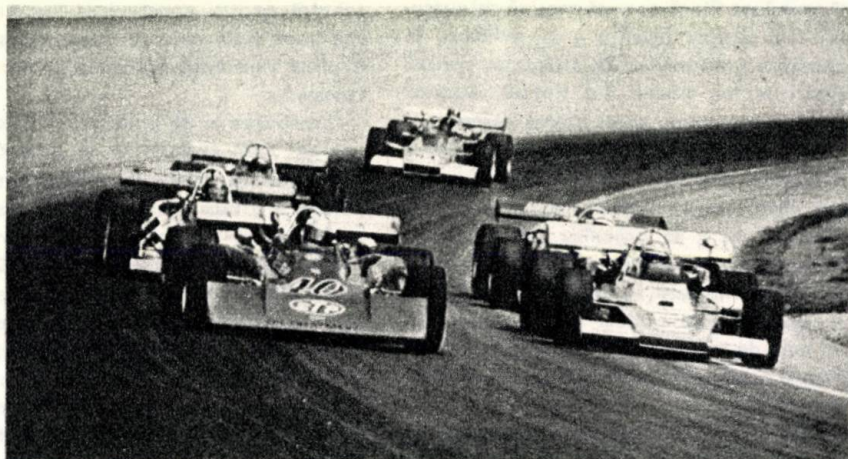
Ministerul Comerțului Interior — prin întreprinderea sa specializată (IDMS) — poate să aducă în magazine motoare de motoretă, roți, alte materiale din care tinerii să-și poată construi, cu mâinile lor, karturile necesare. Să nu uităm că, punînd la dispoziția tineretului asemenea materiale, vom fi cu vîrf și îndesat răsplătiți mai tîrziu.

Mă gîndesc, de asemenea, la sprijinul ce l-ar putea primi kartingul din partea Consiliilor Populare, prin construirea în orașe și la sate a unor alei, a unor platforme sau piste, pe care să se poată organiza lecții de instruire, antrenamente, concursuri. Ar fi deosebit de îmbucurător dacă, în planurile de sistematizare a orașelor și comunelor, arhitecții s-ar gîndi să prevadă spații și pentru activitatea de karting.

Industrializarea intensă a patriei noastre, nevoia permanentă de muncitori calificați, de tehnicieni, de specialiști, pledează cu convingere pentru dezvoltarea kartingului în rîndurile copiilor și tineretului. Trăim în plin secol de progres tehnic, de motorizare. Instruirea timpurie a tinerei generații în spiritul acestui progres tehnic reprezintă, în zilele noastre, o problemă de prim ordin, o îndatorire patriotică.

Ion BOBOCEL
secretar general al Federației
Române de Modelism

CÎND DOLARIII ALEARGĂ CU 300 km PE ORĂ



În fiecare an, în ziua de 30 mai, peste două sute de mii de spectatori invadează tribunele autodromului din Indianapolis pentru a urmări desfășurarea întrecerii automobiliste de 500 de mile. Această cursă epuizantă — de multe ori dramatică — se destășoară pe o pistă dreptunghiulară, pavată cu cărămizi de un roșu pal, care a fost dată în folosință încă din 1909. Este printre puținele piste din lume — dacă nu cumva unica — unde mașinile aleargă în sens invers acelor de ceasornic.

La startul întrecerii nu sînt admise decît 33 de automobile. Pentru a-și cîștiga un loc pe grila de plecare, concurenții trebuie să participe la niște probe de calificare și să acopere patru ture de pistă cu o medie de viteză impusă. Atît la probe, cît și în timpul cursei, se merge tare, cu accelerația la fund și nu sînt rare cazurile cînd un aspirant la locul pe podium își încheie drumul la cimitir sau, în cel mai bun caz, la spital.

Întrecere tipic americană, însoțită de un cortegiu de manifestări zgomotoase, cursa de la Indianapolis nu are aproape nici o contingentă cu regulamentele federației internaționale de specialitate sau cu ceea ce se înțelege în Europa prin sport automobilistic. Mașinile, concepute numai pentru această cursă, se aseamănă întrucîtva cu cele de formula 1.

Cursa de 500 mile a ajuns acum la a 56-a ediție. Decenii la rînd ea a fost apanajul piloților americani și a motorului Offenhauser, fixat în partea din față a automobilului. Dar, în 1965, la Indianapolis a venit Jim Clark și i-a învins pe alergătorii locali la ei acasă. Mașina cîștigătoare (un Lotus realizat de Colin Chapman) i-a impresionat atît de mult pe constructorii nord-americani, încît de la cea dată au început și ei să adopte soluția motor și tracțiune — spate.

Din cauza simplității «desenului», pista de la Indianapolis nu le place rafinaților în arta volanului. După un start cu mașinile încolonate, bolizii de sute de cai putere își încep caruselul nebunesc și piloții nici măcar nu trebuie să mai schimbe vitezele, pentru că pe virajele ușor supranălțate se poate merge în alură impresionantă. La probele de califi-